2002 no. 40

AFKONDIGINGSBLAD
VAN
ARUBA

KONINKLIJK BESLUIT van 11 januari 2002 (Stb. 60), houdende veiligheidsvoorschriften voor vissersvaartuigen (Vissersvaartuigenbesluit 2002).

Uitgegeven, 11 april 2002

De minister van Justitie a.i.,

C.A.S.D. Wever

BESLUIT van 12 maart 2002 tot afkondiging in het Afkondigingsblad van Aruba van het besluit van 11 januari 2002 (Stb. 60), houdende veiligheidsvoorschriften voor vissersvaartuigen (Vissersvaartuigenbesluit 2002).

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van Aruba,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaand besluit:

Besluit van 11 januari 2002 (Stb. 60), houdende veiligheidsvoorschriften voor vissersvaartuigen (Vissersvaartuigenbesluit 2002).

Heeft de opneming daarvan in het Afkondigingsblad van Aruba bevolen.

Gedaan te Oranjestad, 12 maart 2002

O. Koolman

Besluit van 11 januari 2002 (Stb. 60), houdende veiligheidsvoorschriften voor vissersvaartuigen (Vissersvaartuigenbesluit 2002)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 20 september 2001, nr. DGG/J-01/003872, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving, bestuurlijke en juridische zaken;

Gelet op richtlijn nr. 92/29/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEG L 113), richtlijn nr. 93/103/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen (PbEG L 307), richtlijn nr. 97/70/EG van de Raad van de Europese Unie van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt (PbEG 1998, L 34) en richtlijn nr. 1999/19/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 18 maart 1999 (PbEG L 83) tot wijziging van Richtlijn 97/70/EG van de Raad betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt, alsmede op de artikelen 3, 3a, 5 en 9 van de Schepenwet;

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 7 december 2001, nr. W09.01.0493/V/K);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 4 januari 2002, nr. DGG/J-01/008960, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving, bestuurlijke en juridische Zaken;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE VOORZIENINGEN

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. *wet*: de Schepenwet;

b. *vissersvaartuig*: een vissersvaartuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de wet;

c. *nieuw vissersvaartuig*: een vissersvaartuig waarvoor

1°. op of na 1 januari 1999 het bouwcontract of het contract voor een ingrijpende verbouwing wordt gegund, of

2°. het bouwcontract of het contract voor een ingrijpende verbouwing is gegund voor 1 januari 1999 en dat drie jaar of meer na deze datum wordt opgeleverd, of

3°. bij gebreke van een bouwcontract, op of na 1 januari 1999:

– de kiel wordt gelegd, of

– een aanvang wordt gemaakt met de bouw van een als zodanig herkenbaar specifiek type vissersvaartuig, of

– een aanvang wordt gemaakt met de samenbouw die ten minste 50 ton of 1% van de geschatte massa van alle constructiemateriaal omvat, waarbij de kleinste van de twee hoeveelheden bepalend is;

d. *bestaand vissersvaartuig*: een vissersvaartuig dat geen nieuw vissersvaartuig is;

e. *lengte of L*: tenzij anders bepaald, 96% van de totale lengte op een waterlijn op 85% van de kleinste holte gemeten vanaf de kiellijn, of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, indien deze lengte groter is. Bij vissersvaartuigen die met stuurlast ontworpen zijn, moet de waterlijn waarop deze lengte gemeten wordt, evenwijdig aan de ontwerplastlijn worden genomen;

f. *breedte of B*: de grootste breedte van het vaartuig, uitgedrukt in meters, midscheeps gemeten op de buitenkant van de spanten bij een vaartuig met een metalen huid en op de buitenkant van de huid bij een vaartuig met een huid van een ander materiaal;

g. *holte*:

1°. de verticale afstand, uitgedrukt in meters, gemeten vanaf de kiellijn tot de bovenkant van de balken van het werkdek in de zijde,

2°. bij vaartuigen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd, wordt de holte gemeten tot het snijpunt van de doorgestrookte onderzijde van de dekbeplating en de binnenzijde van de huidbeplating,

3°. indien het werkdek verspringt en het verhoogde gedeelte zich uitstrekt voorbij het punt waar de holte moet worden bepaald, wordt de holte gemeten tot een lijn die vanaf het lage gedeelte van het dek, evenwijdig aan het verhoogde gedeelte wordt doorgetrokken;

h. *holte D*: de holte midscheeps gemeten;

i. *hoogst gelegen lastlijn*: de lastlijn behorende bij de maximum toelaatbare diepgang tijdens de reis;

j. *werkdek*: in het algemeen het doorlopende blootgestelde dek van waar de visserij wordt uitgeoefend, maar bij vaartuigen met twee of meer doorlopende dekken kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat een lager dek als werkdek wordt aangemerkt mits dit dek is gelegen boven de hoogst gelegen lastlijn;

k. *bovenbouw*: de overdekte constructie op het werkdek, die zich van boord tot boord uitstrekt of waarvan de afstand van de zijbeplating tot elk boord niet groter is dan 4% van de breedte;

l. *gesloten bovenbouw*: een bovenbouw waarvan:

1°. de eindschotten voldoende sterk zijn,

2°. de eventuele toegangsopeningen in de eindschotten zijn voorzien van vast aangebrachte deuren die dicht zijn tegen weer en wind en van gelijke sterkte als het schot, alsof daarin geen opening aanwezig was, en die aan beide zijden kunnen worden geopend en gesloten,

3°. alle openingen in de zijden, alsmede alle overige openingen in de eindschotten die zijn voorzien van doeltreffende middelen om deze openingen dicht tegen weer en wind te kunnen afsluiten, en

4°. afzonderlijke toegangen voor de bemanning naar de binnen een brughuis of een kampanje gelegen voortstuwingsruimten en andere werkruimten te allen tijde kunnen worden gebruikt wanneer de openingen in de schotten zijn gesloten;

m. *opbouwdek*: het doorlopende dek of dekgedeelte dat de bovenkant van een bovenbouw, dekhuis of andere opbouw vormt en dat ten minste 1,80 m boven het werkdek ligt. In gevallen waarin de hoogte minder is dan 1,80 m wordt de bovenkant van zulk een bovenbouw, dekhuis of andere opbouw gelijkgesteld met het werkdek;

n. *hoogte van een bovenbouw, dekhuis of andere opbouw*: de kleinste verticale hoogte, gemeten in de zijde vanaf de bovenkant van de balken van het opbouwdek tot de bovenkant van de balken van het werkdek;

o. *dicht tegen weer en wind*: zodanig dicht dat onder alle omstandigheden die zich op zee kunnen voordoen, geen water in het vaartuig kan binnendringen;

p. *waterdicht*: het vermogen van de constructie om het doorlaten van water in enige richting te voorkomen bij een waterdruk waartegen de omgevende constructie volgens het ontwerp bestand is;

q. *aanvaringsschot*: een waterdicht schot dat in het voorste deel van het vissersvaartuig tot het werkdek is opgetrokken en dat voldoet aan de volgende voorwaarden:

1°. het schot is zodanig geplaatst dat de afstand tot de voorloodlijn:

– niet kleiner is dan 0,05 L en niet groter is dan 0,08 L, bij vaartuigen waarvan de lengte 45 m of meer bedraagt;

– niet kleiner is dan 0,05 L en niet groter is dan 0,05 L, vermeerderd met 1,35 m, bij vaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 m bedraagt;

– in geen geval kleiner is dan 2 m;

2°. ingeval enig deel van het onderwatergedeelte zich uitstrekt tot voor de voorloodlijn, met inbegrip van een bulbsteven, wordt de afstand, bedoeld onder 1°, gemeten vanaf een punt halverwege het deel dat zich voor de voorloodlijn uitstrekt of vanaf een punt dat 0,015 L voor de voorloodlijn ligt, al naar gelang welke afstand kleiner is;

3°. indien het aanvaringsschot is voorzien van trapsgewijze sprongen of nissen, vallen deze binnen de beperkingen, bedoeld onder 1°;

r. *klassebureau*: een natuurlijke persoon of rechtspersoon, aangewezen krachtens artikel 6, tweede lid, van de wet;

s. *IMO*: de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;

t. *schipper*: de kapitein of gezagvoerder van een vaartuig of degene die deze vervangt.

Artikel 1.2 Reikwijdte

1. Dit besluit is van toepassing op nieuwe en, voorzover uitdrukkelijk bepaald, bestaande vissersvaartuigen die zijn uitgerust of met commercieel oogmerk gebruikt worden voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee, en waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt.

2. De normen voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de romp, de hoofdmachines en hulpwerktuigen, alsmede de elektrische en automatische systemen van een vissersvaartuig zijn de voorschriften die op dat vaartuig van toepassing waren ten tijde van de bouw.

3. Dit besluit is niet van toepassing op pleziervaartuigen die niet-commerciële visserij beoefenen.

Artikel 1.3 Gelijkwaardige voorzieningen

Bij ministeriële regeling kan het aanbrengen van andere onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur dan die, welke in dit besluit wordt voorgeschreven, aan boord van een vissersvaartuig worden toegestaan mits deze onderdelen, materialen, voorzieningen of apparatuur ten minste even doelmatig zijn als die welke in dit besluit worden voorgeschreven.

Artikel 1.4 Goedkeuring

Waar in dit besluit wordt voorgeschreven dat een constructie, een uitrustingsstuk, een gebruikt materiaal of een andere toepassing goedgekeurd dan wel van een goedgekeurd type dient te zijn, wordt daar onder verstaan dat die constructie, dat uitrustingsstuk, het gebruikte materiaal of die andere toepassing is goedgekeurd door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dan wel is goedgekeurd volgens bij ministeriële regeling te stellen regels.

Artikel 1.5 Wederzijdse erkenning

Met een goedkeuring door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt gelijkgesteld een verklaring van goedkeuring, afgegeven door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie dan wel van een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, mits die verklaring is afgegeven op basis van onderzoekingen die aan ten minste gelijkwaardige voorschriften voldoen.

Artikel 1.6 Voorschriften voor bepaalde vaargebieden

1. Bij ministeriële regeling kunnen bijzondere veiligheidsvoorschriften worden vastgesteld voor vissersvaartuigen die dienst doen in bij die ministeriële regeling vastgestelde vaargebieden.

2. Bij de vaststelling van de vaargebieden, bedoeld in het eerste lid, wordt rekening gehouden met lokale omstandigheden, zoals de aard en de klimatologische omstandigheden van de wateren waarin die vaartuigen dienst doen, met de lengte van hun reizen of met hun bijzondere kenmerken, zoals het gebruikte constructiemateriaal.

Artikel 1.7 Klassebureaus

1. Voordat een eerste onderzoek als bedoeld in artikel 1.12, eerste lid, plaatsvindt, kiest de eigenaar of de bouwer van een vissersvaartuig voor de regels van een bepaald klassebureau of voor de regels die door de Scheepvaartinspectie worden gebruikt.

2. Bij onderzoeken als bedoeld in artikel 1.12 voldoet een vissersvaartuig met betrekking tot het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de romp, de hoofdmachines en hulpwerktuigen alsmede de elektrische en automatische systemen, aan de regels van een krachtens het eerste lid gekozen klassebureau, of aan de regels die door de Scheepvaartinspectie worden gebruikt, voorzover deze regels niet in strijd zijn met het bepaalde bij of krachtens dit besluit.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan onderzoeken die zijn verricht door een klassebureau gelijkstellen met onderzoeken die zijn verricht door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 1.8 Certificaat van overeenstemming

1. Een vissersvaartuig is voorzien van een certificaat van overeenstemming volgens het model, opgenomen in de bijlage bij dit besluit. Op verzoek kan het certificaat ook in de Engelse taal worden afgegeven.

2. Een certificaat van overeenstemming wordt afgegeven indien uit een eerste onderzoek als bedoeld in artikel 1.12, eerste lid, is gebleken dat het vissersvaartuig aan de voorschriften van dit besluit voldoet.

3. Een certificaat van overeenstemming wordt telkens vernieuwd indien uit een periodiek onderzoek als bedoeld in artikel 1.12, tweede lid, onderdeel a, is gebleken dat het vissersvaartuig aan de voorschriften van dit besluit voldoet.

4. Het certificaat van overeenstemming gaat vergezeld van een inventaris van uitrusting volgens het model, opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

Artikel 1.9 Certificaat van vrijstelling

Een certificaat van vrijstelling wordt afgegeven naast een certificaat van overeenstemming indien voor een vissersvaartuig op grond van een vrijstellingsregeling krachtens artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet afwijking is toegestaan van enig voorschrift, gesteld bij of krachtens dit besluit. Het certificaat komt overeen met het model, opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

Artikel 1.10 Geldigheidsduur van certificaten

1. Een certificaat van overeenstemming heeft een geldigheidsduur van ten hoogste vier jaar en kan slechts voor de tijd van ten hoogste een jaar worden verlengd na een periodiek onderzoek als bedoeld in artikel 1.12, tweede lid, onderdeel a, onverminderd het bepaalde in het derde en vijfde lid.

2. De geldigheidsduur van het certificaat van vrijstelling overschrijdt de geldigheidsduur van het certificaat van overeenstemming niet.

3. Indien een vissersvaartuig zich ten tijde van het aflopen van de geldigheidsduur van het certificaat van overeenstemming buiten de grenzen van het Koninkrijk bevindt, kan de geldigheidsduur van genoemd certificaat door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden verlengd met een tijdsduur van ten hoogste vijf maanden, teneinde het vissersvaartuig in staat te stellen zijn reis te voltooien naar een haven waar het aan een periodiek onderzoek zal worden onderworpen.

4. Een vissersvaartuig ten behoeve waarvan een verlenging als bedoeld in het derde lid is verleend, mag, nadat het in de haven waar het aan het onderzoek zal worden onderworpen is aangekomen, niet krachtens een dergelijke verlenging die haven verlaten zonder een nieuw certificaat van overeenstemming te hebben verkregen.

5. In andere gevallen dan bedoeld in het derde lid kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen voor de tijd van ten hoogste een maand, aanvangende op de op het certificaat vermelde vervaldatum.

6. In het geval de geldigheidsduur van het certificaat van overeenstemming overeenkomstig het derde of vijfde lid wordt verlengd, wordt de periode tussen de onderzoeken dienovereenkomstig verlengd.

Artikel 1.11 Aanvragen van certificaten

1. Voor het verkrijgen van een certificaat dient de eigenaar of de bouwer van het vissersvaartuig een aanvraag in bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld betreffende de aanvraag van een certificaat en de daarbij over te leggen tekeningen en gegevens van het vissersvaartuig.

Artikel 1.12 Onderzoeken

1. Een vissersvaartuig wordt onderworpen aan een eerste onderzoek voordat het in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat van overeenstemming, bedoeld in artikel 1.8, voor het eerst wordt afgegeven. Het eerste onderzoek omvat een volledig onderzoek van de constructie, de stabiliteit, de machine-installaties, de algemene inrichting, het materiaal, met inbegrip van de romp van het vissersvaartuig aan de buitenzijde en het in- en uitwendige van de ketels en de uitrusting, voorzover het vissersvaartuig valt onder de voorschriften van dit besluit. Het onderzoek is zodanig dat het zeker is dat de algemene inrichting, het materiaal en de verbanddelen van de constructie, ketels en andere drukvaten met toebehoren, hoofd- en hulpwerktuigen, elektrische installaties, radio-installaties, met inbegrip van de radio-installaties die in de groepsreddingsmiddelen worden gebruikt, brandbescherming, brandveiligheidssystemen en brandveiligheidsmiddelen, reddingsmiddelen en reddingsvoorzieningen, hulpmiddelen bij de navigatie, nautische publicaties en andere uitrusting ten volle voldoen aan de eisen van dit besluit. Het onderzoek is tevens zodanig dat de technische uitvoering van alle delen van het vissersvaartuig en zijn uitrusting in alle opzichten bevredigend is en dat het vissersvaartuig is voorzien van lichten, middelen voor het geven van geluidsseinen en noodseinen zoals vereist krachtens de voorschriften van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bedoeld in artikel 1 van het op 20 oktober 1972 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1972, 51), zoals voor Nederland geldend krachtens het Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 7 november 1989, houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 502), zoals voor de Nederlandse Antillen geldend krachtens de Zeeaanvaringsverordening (PB 1988, 39), en zoals voor Aruba geldend krachtens de Zeeaanvaringsverordening (AB 1992 no. 113). In het geval loodsladders worden meegevoerd, worden deze eveneens onderzocht teneinde zeker te stellen dat zij deugdelijk zijn en voldoen aan het daaromtrent bepaalde in de vorenbedoelde voorschriften van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972.

2. Een vissersvaartuig wordt onderworpen aan een periodiek onderzoek, dat bestaat uit:
a. elke vier jaar een inspectie van de constructie, met inbegrip van de buitenzijde van de romp, en de machine-installaties zoals bedoeld in de hoofdstukken 2, 3, 4, 5 en 6, met dien verstande dat overeenkomstig artikel 1.10, eerste lid, de periode van vier jaar met een jaar kan worden verlengd, onder de voorwaarde dat het vissersvaartuig inwendig en uitwendig wordt onderzocht, voorzover dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is;
b. elke twee jaar een inspectie van de uitrusting zoals bedoeld in de hoofdstukken 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 10;
c. een jaarlijkse inspectie van de medische uitrusting aan boord, met de daarbij behorende controlelijsten en handleidingen, bedoeld in de artikelen 6.5, 6.11 en 6.12, van de medicijnkisten aan boord van reddingsboten en hulpverleningsboten, bedoeld in artikel 7.17, achtste lid, onder 20°, onderscheidenlijk artikel 7.23, tweede lid, onder 9°, de radio-installaties, met inbegrip van de radio-installaties die in de groepsreddingsmiddelen worden gebruikt, en de radiorichtingzoeker, bedoeld in de hoofdstukken 7, 9 en 10.

3. Het periodiek onderzoek is zodanig dat het zeker is dat alle onderdelen, genoemd in het tweede lid, voldoen aan de eisen van dit besluit, dat de uitrusting in een bevredigende toestand verkeert en dat de stabiliteitsgegevens aan boord onmiddellijk beschikbaar zijn.

4. In aanvulling op het periodiek onderzoek wordt het vissersvaartuig jaarlijks aan een tussentijds onderzoek onderworpen. Het tussentijds onderzoek omvat een inspectie van de constructie en de machine-installaties van het vissersvaartuig en is zodanig dat het zeker is dat geen wijzigingen zijn aangebracht waardoor de veiligheid van het vissersvaartuig of de opvarenden nadelig zou worden beïnvloed.

5. De periodieke onderzoeken, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b en c, en het tussentijdse onderzoek worden aangetekend op het certificaat van overeenstemming.

6. Telkens wanneer zich een ongeval heeft voorgedaan of een onvolkomenheid aan het vissersvaartuig is ontdekt waardoor de veiligheid van het vissersvaartuig of de doeltreffendheid of volledigheid van de reddingsmiddelen of van de andere uitrusting wordt aangetast, dragen de schipper en de eigenaar van het vissersvaartuig er zorg voor dat de Scheepvaartinspectie en, indien de eigenaar is aangesloten bij een klassebureau, het klassebureau, zo spoedig mogelijk worden ingelicht. De eigenaar en de schipper dragen er vervolgens zorg voor dat een aanvullend onderzoek wordt ingesteld. Wanneer het vissersvaartuig zich in een haven buiten het Koninkrijk bevindt, dragen de schipper en de eigenaar er zorg voor dat onmiddellijk de ter plaatse bevoegde autoriteiten worden ingelicht.

Artikel 1.13 Medewerking bij onderzoek

De eigenaar en de schipper van het vissersvaartuig zijn verplicht aan degene die een onderzoek verricht alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs bij de uitoefening van zijn taak kan vorderen.

Artikel 1.14 Handhaving van de toestand na onderzoek

Nadat een onderzoek als bedoeld in artikel 1.12 is beëindigd:
1°. worden de toestand van het vissersvaartuig en de uitrusting gehandhaafd in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens dit besluit, om zeker te stellen dat het vissersvaartuig in alle opzichten veilig blijft om zonder gevaar voor het vissersvaartuig en opvarenden naar zee te vertrekken;
2°. mag, zonder voorafgaande toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, geen verandering in de constructie, machine-installaties, uitrusting en andere onderdelen van het vissersvaartuig worden aangebracht.

HOOFDSTUK 2 CONSTRUCTIE, WATERDICHTE INDELING EN UITRUSTING

Artikel 2.1 Constructie

1. De sterkte en de constructie van de romp, bovenbouwen, dekhuizen, schachten van machinekamers, toegangskappen en elke andere constructie en die van de scheepsuitrusting zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voldoende bestand tegen alle voorzienbare omstandigheden waaronder het vissersvaartuig kan opereren.

2. De romp van vissersvaartuigen die zijn bestemd om in ijs dienst te doen, is versterkt, rekening houdend met de te verwachten omstandigheden tijdens de vaart en in het werkgebied.

3. Schotten, afsluitmiddelen en afsluitingen van openingen in deze schotten, evenals de methoden om deze te beproeven, zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Vissersvaartuigen die zijn vervaardigd van ander materiaal dan hout, zijn voorzien van een aanvaringsschot en ten minste van waterdichte schotten die de ruimte voor machines, waarin zich het hoofdvoortstuwingswerktuig bevindt, omsluiten. Deze schotten zijn opgetrokken tot aan het werkdek. In houten vissersvaartuigen zijn dergelijke schotten eveneens aangebracht en, voor zover zulks praktisch uitvoerbaar is, zijn deze schotten waterdicht.

4. Pijpen die door het aanvaringsschot zijn gevoerd, zijn voorzien van doelmatige afsluiters, die boven het werkdek kunnen worden bediend en die tegen het aanvaringsschot in de voorpiek zijn bevestigd. In het aanvaringsschot onder het werkdek zijn geen deuren, mangaten, ventilatiekokers of andere openingen aangebracht.

5. Indien een lange bovenbouw op het voorschip is aangebracht, is als voortzetting van het aanvaringsschot een schot, dicht tegen weer en wind, aangebracht tussen het werkdek en het dek boven het werkdek. Deze voortzetting van het aanvaringsschot boven het werkdek behoeft niet onmiddellijk te zijn geplaatst boven het aanvaringsschot, mits het wordt geplaatst binnen de grenzen, als bepaald in het achtste lid en het gedeelte van het dek dat de trapsgewijze verspringing vormt, dicht is tegen weer en wind.

6. Het aantal openingen in de voortzetting van het aanvaringsschot boven het werkdek is beperkt tot het minimum dat verenigbaar is met de bestemming en de normale bedrijfsuitoefening van het vissersvaartuig. Dergelijke openingen kunnen dicht tegen weer en wind worden afgesloten.

7. In vissersvaartuigen waarvan de lengte 75 m of meer bedraagt, is, voorzover dit praktisch uitvoerbaar is, tussen het aanvaringsschot en het achterpiekschot een waterdichte dubbele bodem aangebracht.

Artikel 2.2 Waterdichte deuren

1. Met inachtneming van het bepaalde in artikel 2.1, derde lid, is het aantal openingen in waterdichte schotten beperkt tot het minimum dat verenigbaar is met de algehele inrichting en de noodzakelijke voorzieningen ten behoeve van de werkzaamheden op het vissersvaartuig; openingen zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorzien van waterdichte afsluitmiddelen. Waterdichte deuren zijn van gelijke sterkte als de aangrenzende constructie zonder zulke openingen.

2. Op vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 45 m mogen waterdichte deuren van het draaibare type zijn, die ter plaatse aan beide zijden van de deur kunnen worden geopend en gesloten en die onder normale omstandigheden op zee gesloten blijven. Op de deur is aan beide zijden aangegeven dat deze op zee moet zijn gesloten.

3. Op vissersvaartuigen met een lengte van 45 m en meer zijn waterdichte deuren als schuifdeuren uitgevoerd in:
a. ruimten waar deze deuren op zee worden gebruikt en de bovenkant van de drempel onder de hoogst gelegen lastlijn ligt, tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, rekening houdend met het type en de bestemming van het vaartuig, van oordeel is dat zulks praktisch onuitvoerbaar of niet noodzakelijk is, en
b. het lagere gedeelte van een ruimte voor machines, van waaruit een schroefastunnel kan worden bereikt.
In andere gevallen kunnen waterdichte deuren als draaideuren zijn uitgevoerd.

4. Waterdichte schuifdeuren kunnen nog geopend en gesloten worden wanneer het vissersvaartuig een helling heeft van 15°, ongeacht over welke zijde.

5. Waterdichte schuifdeuren die met de hand of anderszins worden bediend kunnen ter plaatse van de deur aan beide zijden geopend en gesloten worden. Op vissersvaartuigen met een lengte van 45 m en meer kunnen deze deuren door middel van afstandsbediening geopend en gesloten worden vanaf een toegankelijke plaats boven het werkdek, met uitzondering van deuren die zijn aangebracht in ruimten voor accommodatie ten behoeve van de bemanning.

6. Op alle plaatsen van waaruit afstandsbediening plaatsvindt, is een standaanwijzer aanwezig die aangeeft of een schuifdeur geopend dan wel gesloten is.

Artikel 2.3 Waterdichte afsluiting

1. Openingen waardoor water het vissersvaartuig kan binnendringen zijn voorzien van waterdichte afsluitmiddelen. Dekopeningen die tijdens de visvangst geopend kunnen zijn, zijn zoveel mogelijk ter plaatse van het vlak van kiel en stevens van het vissersvaartuig aangebracht. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan afwijkende voorzieningen toestaan, indien naar zijn oordeel de veiligheid van het vissersvaartuig daardoor niet vermindert.

2. Luiken boven visstortopeningen op hektrawlers kunnen mechanisch worden bewogen en vanaf een plaats worden bediend die een onbelemmerd uitzicht biedt op de werking van deze luiken.

Artikel 2.4 Tegen weer en wind dichte deuren

1. Alle toegangsopeningen in schotten van gesloten bovenbouwen en in andere aan weer en wind blootgestelde constructies waardoor, met gevaar voor het vissersvaartuig, water zou kunnen binnendringen, zijn voorzien van deuren die permanent aan het schot zijn bevestigd en zijn zodanig ingeraamd en verstijfd dat het gehele samenstel, indien de opening daardoor gesloten is, even sterk is alsof geen opening in het schot aanwezig was. De deuren kunnen dicht tegen weer en wind worden afgesloten door middel van pakkingen en knevels of andere, gelijkwaardige middelen die permanent aan het schot of aan de deuren zelf zijn bevestigd en zijn zodanig uitgevoerd, dat de deuren aan beide zijden van het schot kunnen worden geopend en gesloten. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, zonder de veiligheid van de bemanning te veronachtzamen, voor koel- en vrieskamers toestaan dat de deuren slechts aan één zijde kunnen worden geopend, mits een deugdelijk alarm wordt aangebracht om te voorkomen dat personen in die ruimten worden ingesloten.

2. In deuropeningen die rechtstreeks toegang geven tot gedeelten van het blootgestelde dek en die gelegen zijn in toegangskappen, opbouwen en schachten van machinekamers, bedraagt de hoogte van drempels boven het dek ten minste 600 mm op het werkdek en ten minste 300 mm op een opbouwdek. Wanneer de bedrijfservaringen zulks rechtvaardigen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat van deze drempelhoogten wordt afgeweken, met dien verstande dat de drempelhoogte nimmer minder mag bedragen dan 380 mm op het werkdek en 150 mm op een opbouwdek. Ten aanzien van de minimum drempelhoogte van deuropeningen die rechtstreeks toegang geven tot de ruimten voor machines kan niet worden afgeweken.

Artikel 2.5 Luikopeningen en de afsluiting daarvan door houten luiken

1. De hoogte van luikhoofden boven het dek bedraagt op blootgestelde gedeelten van het werkdek ten minste 600 mm en op een opbouwdek ten minste 300 mm.
2. Bij het bepalen van de dikte van houten luiken wordt rekening gehouden met een toeslag voor slijtage als gevolg van een ruwe behandeling. In ieder geval bedraagt de dikte van deze luiken ten minste 4 mm voor elke 100 mm ongesteunde spanwijdte met een minimum van 40 mm en bedraagt de breedte van het draagoppervlak ten minste 65 mm.
3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de voorzieningen om houten luiken waterdicht af te sluiten.

Artikel 2.6 Luikopeningen en de afsluiting daarvan door luiken van een ander materiaal dan hout

1. De hoogte boven het dek van luikhoofden is uitgevoerd zoals aangegeven in artikel 2.5, eerste lid. Wanneer de ervaring in de praktijk zulks rechtvaardigt kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat de hoogte van de luikhoofden wordt verlaagd dan wel de luikhoofden geheel worden weggelaten, mits de veiligheid van het vissersvaartuig daardoor niet vermindert. In dat geval worden de luikopeningen zo klein als praktisch uitvoerbaar gehouden en zijn de luiken blijvend bevestigd door middel van scharnieren of naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gelijkwaardige middelen en kunnen ze snel gesloten en vastgezet worden.

2. Voor de berekening van de sterkte wordt aangenomen, dat luiken voor luikopeningen zijn onderworpen aan het gewicht van de lading die daarop wordt vervoerd of aan de hierna vermelde statische belasting, al naar gelang welke waarde groter is:
a. 10,0 kN per m^2, voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m bedraagt, of
b. 17,0 kN per m^2, voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 100 m of meer bedraagt.
Voor tussenliggende waarden van de lengte worden de waarden voor de belasting door lineaire interpolatie vastgesteld. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat de belastingen tot maximaal 75% van bovenvermelde waarden worden verlaagd, indien het luiken van luikopeningen betreft die zich op het opbouwdek bevinden achter een punt, dat op 0,25 L vanaf de voorloodlijn ligt.

3. Wanneer de luiken van staal zijn vervaardigd, is de volgens het tweede lid berekende trekspanning vermenigvuldigd met de factor 4,25 niet groter dan de minimum treksterkte van het staal. Bij de aangenomen belastingen bedragen de doorbuigingen niet meer dan 0,0028 maal de overspanning van het luik.

4. Luiken van een ander materiaal dan staal zijn ten minste even sterk als stalen luiken en hun constructie is van een zodanige stijfheid, dat de dichtheid tegen weer en wind onder de belastingen, bepaald in het tweede lid, is verzekerd.

5. Luiken zijn voorzien van knevels en pakkingen die de dichtheid tegen weer en wind verzekeren, of daaraan naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gelijkwaardige voorzieningen.

Artikel 2.7 Openingen boven voortstuwingsruimten

1. Openingen boven voortstuwingsruimten zijn rondom versterkt en omsloten door schachten van een sterkte gelijk aan die van de aangrenzende bovenbouw. Toegangsopeningen in dergelijke schachten zijn voorzien van deuren die voldoen aan het bepaalde in artikel 2.4.

2. Openingen anders dan toegangsopeningen in dergelijke schachten zijn voorzien van gelijkwaardige, vast aangebrachte afsluitmiddelen en kunnen dicht tegen weer en wind worden afgesloten.

Artikel 2.8 Andere openingen in het dek

1. Wanneer zulks voor de visserijwerkzaamheden van belang is, mogen in het dek verzonken stortranden van het schroef-, bajonet- of een gelijkwaardig type zijn en mogen mangaten zijn aangebracht, mits deze waterdicht gesloten kunnen worden en dergelijke afsluitmiddelen blijvend zijn bevestigd aan de aangrenzende constructie. Met inachtneming van afmetingen en plaats van de openingen alsmede de uitvoering van de afsluitmiddelen, mogen metaal op metaal afsluitingen zijn aangebracht mits het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat een even doelmatige waterdichtheid wordt verkregen.

2. Openingen die geen luikhoofden, openingen boven de voortstuwingsruimte, mangaten of verzonken stortranden in het werk- of opbouwdek zijn, worden beschermd door middel van gesloten constructies, voorzien van waterdichte deuren of daaraan gelijkwaardige afsluitingen. Toegangskappen zijn zo dicht als praktisch uitvoerbaar is ter hoogte van het vlak van kiel en stevens van het vissersvaartuig geplaatst.

Artikel 2.9 Luchtkokers

1. Bij vissersvaartuigen waarvan de lengte 45 m of meer bedraagt hebben de schachten van luchtkokers, geen schachten van luchtkokers van de voortstuwingsruimte zijnde, een hoogte van ten minste 900 mm boven het werkdek en ten minste 760 mm boven het opbouwdek. Bij vissersvaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 m bedraagt, bedraagt de hoogte van deze schachten respectievelijk 760 mm en 450 mm. De hoogte boven het dek van luchtkokers van de voortstuwingsruimte is ten minste 900 mm, of hoger voorzover zulks praktisch uitvoerbaar is.

2. De sterkte van schachten van luchtkokers is gelijk aan die van de aangrenzende constructie en deze luchtkokers zijn voorzien van afsluitmiddelen die een doeltreffende afsluiting vormen dicht tegen weer en wind. De afsluitmiddelen zijn blijvend bevestigd aan de luchtkoker of de aangrenzende constructie. Indien de schacht van een luchtkoker hoger is dan 900 mm, is deze extra gesteund.

3. Bij vissersvaartuigen waarvan de lengte 45 m of meer bedraagt, behoeven de luchtkokers waarvan de schachten meer dan 4,5 m boven het werkdek of meer dan 2,3 m boven het opbouwdek uitsteken niet van afsluitmiddelen te zijn voorzien, tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat dergelijke afsluitmiddelen noodzakelijk zijn.
Bij vissersvaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 m bedraagt behoeven luchtkokers waarvan de schachten meer dan 3,4 m boven het werkdek of meer dan 1,7 m boven het opbouwdek uitsteken niet te zijn voorzien van afsluitmiddelen. Indien het naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie niet waarschijnlijk is dat water het vissersvaartuig binnendringt via de luchtkokers van de voortstuwingsruimte kunnen afsluitmiddelen aan deze luchtkokers vervallen.

Artikel 2.10 Luchtpijpen

1. Indien luchtpijpen van tanks en ledige ruimten boven het werkdek of boven het opbouwdek uitsteken, zijn de blootgestelde delen van deze pijpen van gelijke sterkte als de

aangrenzende bovenbouw en in voldoende mate beschermd. Openingen van luchtpijpen zijn voorzien van afsluitmiddelen die blijvend zijn bevestigd aan de pijp of aangrenzende constructie.

2. De hoogte van de opening van luchtpijpen boven het dek bedraagt op het werkdek ten minste 760 mm en op een opbouwdek ten minste 450 mm. Indien de hoogte van een luchtpijp een belemmering vormt voor de visserijwerkzaamheden aan boord, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een kleinere hoogte toestaan.

Artikel 2.11 Voorzieningen voor peilen

1. Voorzieningen voor peilen zijn aangebracht op de vullingen van alle ruimten die gedurende de reis niet te allen tijde toegankelijk zijn, en op alle tanks en kofferdammen.

2. Als voorzieningen voor peilen als bedoeld in het eerste lid worden aangemerkt:
a. peilinrichtingen ingericht voor aflezing op afstand, waarbij de aflezing van de diverse te peilen ruimten op een centrale plaats geschiedt,
b. peilinrichtingen in de vorm van peilglazen,
c. peilinrichtingen, geen peilglazen zijnde, ingericht voor aflezing aan of in de directe nabijheid van de te peilen ruimten, en
d. peilinrichtingen in de vorm van peilpijpen.

3. Indien een peilinrichting als bedoeld in het tweede lid, onderdeel a of c, wordt toegepast, is deze van een goedgekeurd type. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld voor de constructie en aanleg van peilinrichtingen, bedoeld in het tweede lid, onderdeel a.

4. Indien een peilinrichting als bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, wordt toegepast, is de desbetreffende tank of ruimte tevens uitgerust met een voorziening voor de controle van het juiste vloeistofniveau.

5. Het vierde lid is niet van toepassing op kleinere tanks, met inbegrip van sludge-, buffer- en lekolietanks, smeerolieaflooptanks, koelwater- en ketelwatertanks, alsmede vullingen van laadruimten.

6. De voorzieningen voor peilen op de vullingen van laadruimten bestaan uit peilinrichtingen als bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, c of d.

7. Indien peilpijpen zijn aangebracht komen de uiteinden uit op een steeds toegankelijke plaats en, indien praktisch uitvoerbaar, boven het werkdek. De peilpijpen zijn voorzien van afsluitmiddelen die blijvend zijn bevestigd. Peilpijpen die niet tot boven het werkdek zijn opgetrokken zijn voorzien van zelfsluitende kranen. Indien de tanks brandbare vloeistoffen bevatten, wordt tevens voldaan aan het bepaalde in artikel 4.10, tweede lid.

8. Onder peilpijpen zijn stootplaatjes aangebracht.

9. Indien peilpijpen door laadruimten worden gevoerd, zijn zij aldaar en aan dek zodanig beschermd of zodanig sterk dat zij door het verschuiven van lading niet kunnen worden beschadigd.

10. Indien op drinkwatertanks peilpijpen zijn aangebracht, reiken deze ten minste 15 cm boven het dek.

Artikel 2.12 Patrijspoorten en ramen

1. Patrijspoorten in ruimten onder het werkdek en in een gesloten bovenbouw zijn aan de binnenzijde voorzien van scharnierende blinden die waterdicht kunnen worden gesloten.

2. Het laagste punt van een patrijspoort is niet lager aangebracht dan 500 mm boven de hoogst gelegen indelingslastlijn.

3. Patrijspoorten die minder dan 1000 mm boven de hoogst gelegen indelingslastlijn zijn aangebracht, zijn van het vaste type.

4. Alle patrijspoorten, met inbegrip van de zich daarin bevindende ramen, vaste lichtranden en blinden, zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. De delen die kunnen worden beschadigd door visgerei zijn deugdelijk beschermd.

5. Voor de ramen van het stuurhuis wordt gehard veiligheidsglas of soortgelijk materiaal toegepast.

6. Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kunnen patrijspoorten en ramen zonder blinden zijn aangebracht in de zij- en achterschotten van dekhuizen op of boven het werkdek, indien naar zijn oordeel de veiligheid van het vissersvaartuig daardoor niet vermindert.

Artikel 2.13 Inlaat- en uitlaatopeningen

1. De door het scheepsboord gaande afvoerpijpen van ruimten onder het werkdek of van ruimten in gesloten bovenbouwen of dekhuizen op het werkdek, voorzien van deuren die voldoen aan het bepaalde in artikel 2.4, zijn voorzien van doelmatige middelen ter voorkoming van het binnendringen van water. In het algemeen is elke afzonderlijke uitlaatopening voorzien van een terugslagklep met een inrichting door middel waarvan de klep in gesloten toestand rechtstreeks vanaf een toegankelijke plaats kan worden vastgezet. Een dergelijke klep is niet voorgeschreven indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat het binnendringen van water via de opening niet zal leiden tot een gevaarlijke situatie en dat de dikte van de leiding voldoende is. De inrichting voor het bedienen van de klep is uitgerust met een voorziening die aangeeft of de klep open of gesloten is.

2. In bemande ruimten voor machines mogen buitenboordsinlaatopeningen en -uitlaatopeningen die van belang zijn voor de werking van machines ter plaatse worden bediend. De bedieningen zijn toegankelijk en zijn voorzien van inrichtingen die aangeven of de afsluiters open of gesloten zijn.

3. Huidappendages en afsluiters zoals voorgeschreven ingevolge dit artikel zijn van staal, brons of een ander goedgekeurd smeedbaar materiaal vervaardigd. Alle leidingen tussen de huid en de afsluiters zijn van staal, met dien verstande dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie op vissersvaartuigen van een ander materiaal dan staal het gebruik van andere materialen kan toestaan in ruimten, andere dan ruimten voor machines.

Artikel 2.14 Waterloospoorten

1. Indien ter plaatse van een kuil op aan weer en wind blootgestelde gedeelten van het werkdek een verschansing is aangebracht, wordt de minimum oppervlakte (A) van de waterloospoorten in m^2 in elk scheepsboord voor elke kuil op het werkdek in relatie tot de lengte (l) en hoogte van de verschansing als volgt bepaald:
a. A = 0.07 l, waarbij l niet groter genomen behoeft te worden dan 0.7 L;
b. 1°. indien de gemiddelde hoogte van de verschansing groter is dan 1200 mm, wordt voor elke 100 mm verschil in hoogte de vereiste oppervlakte van de waterloospoorten vergroot met 0,004 m^2 per meter lengte van de kuil;
2°. indien de gemiddelde hoogte van de verschansing kleiner is dan 900 mm, mag voor elke 100 mm verschil in hoogte de vereiste oppervlakte van de waterloospoorten worden verkleind met 0,004 m^2 per meter lengte van de kuil.

2. De oppervlakte van de waterloospoorten berekend volgens het eerste lid, wordt verhoogd indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat de zeeg van het vissersvaartuig niet voldoende is om zeker te stellen dat het water snel en doelmatig van het dek wordt geloosd.

3. Behoudens de toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bedraagt de minimum oppervlakte van de waterloospoorten voor elke kuil op het dek van een bovenbouw ten minste de helft van de oppervlakte (A), zoals bepaald in het eerste lid.

4. Waterloospoorten zijn zodanig langs de verschansing aangebracht dat water snel en doelmatig van het dek kan worden geloosd. De onderkanten van de waterloospoorten liggen zo dicht mogelijk boven het dek.

5. Lastplanken en inrichtingen waarmee vistuig wordt vastgezet, zijn zodanig aangebracht dat de werking van waterloospoorten niet vermindert. Lastplanken zijn zo geconstrueerd dat zij bij gebruik in de juiste stand kunnen worden vastgezet en de lozing van overkomend water niet belemmeren.

6. Waterloospoorten die meer dan 300 mm hoog zijn, zijn door staven met een onderlinge afstand van niet meer dan 230 mm en niet minder dan 150 mm beschermd of uitgerust met een andere passende voorziening ter bescherming. Indien kleppen zijn aangebracht, zijn deze van een goedgekeurd type. Indien inrichtingen voor het vastzetten van deze kleppen zijn aangebracht die nodig zijn voor het uitoefenen van de visserij, zijn deze vastzetinrichtingen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie en zijn ze vanaf een gemakkelijk bereikbare plaats eenvoudig te bedienen.

7. Bij vissersvaartuigen die zijn bestemd om te worden gebruikt in wateren waar ijsafzetting kan voorkomen, kunnen kleppen en voorzieningen ter bescherming van waterloospoorten gemakkelijk worden verwijderd teneinde ijsafzetting te beperken. De afmeting van openingen en middelen voor het verwijderen van deze voorzieningen ter bescherming zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 2.15 Anker- en meergerei

1. Er is voorzien in een ankergerei dat is ontworpen voor een snelle en veilige bediening en dat bestaat uit een ankerinrichting, ankerkettingen of ankerkabels, borginrichting en ankerlier of een andere inrichting voor het laten vallen en halen van het anker en het op de ankerplaats houden van het vissersvaartuig onder alle voorzienbare omstandigheden. Vissersvaartuigen zijn tevens voorzien van voldoende meergerei voor het veilig meren onder alle bedrijfsomstandigheden.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van dit artikel.

Artikel 2.16 Werkdekken in een gesloten bovenbouw

1. Werkdekken zijn voorzien van een efficiënt afvoersysteem met een voldoende draineringscapaciteit om het waswater en de ingewanden van de vis af te voeren.

2. Alle voor de visserijactiviteit nodige openingen zijn voorzien van middelen die door één persoon snel en doeltreffend kunnen worden afgesloten.

3. Wanneer de vangst voor behandeling of verwerking op het werkdek wordt gebracht, wordt zij in een vangkamer geplaatst. De vangkamers voldoen aan het bepaalde in artikel 3.11. Er is een efficiënt afvoersysteem geïnstalleerd. Tevens wordt voorzien in een adequate bescherming tegen onverhoeds op het werkdek stromend water.

4. De dekken zijn met ten minste twee afvoeropeningen uitgerust.

5. De vrije hoogte in de werkruimte bedraagt overal ten minste twee meter.

6. Er is een vast ventilatiesysteem aangebracht waarmee de lucht ten minste zes keer per uur wordt ververst.

Artikel 2.17 Diepgangsmerken

1. Alle vissersvaartuigen zijn aan beide zijden van de voor- en achtersteven voorzien van diepgangsmerken.

2. Deze merken bevinden zich zo dicht mogelijk bij de loodlijnen.

Artikel 2.18 Vistanks met gekoeld (RSW) of diepgekoeld (CSW) zeewater

1. Indien vistanks met gekoeld of diepgekoeld zeewater dan wel soortgelijke tanksystemen worden gebruikt, zijn de tanks uitgerust met een afzonderlijke, vast aangehechte voorziening voor het vullen en ledigen.

2. Indien de tanks eveneens voor het vervoer van droge lading worden gebruikt, zijn de tanks uitgerust met een lenssysteem en voorzien van adequate middelen om te voorkomen dat water uit het lenssysteem in de tanks terecht komt.

Artikel 2.19 Toepasselijkheid van de artikelen 2.16, 2.17 en 2.18

De artikelen 2.16, 2.17 en 2.18 zijn slechts van toepassing op vissersvaartuigen die dienst doen in Nederlandse wateren of hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

HOOFDSTUK 3 STABILITEIT EN DE DAARMEDE VERBAND HOUDENDE ZEEWAARDIGHEID

Artikel 3.1 Algemeen

Vissersvaartuigen zijn zo ontworpen en geconstrueerd dat aan de bepalingen van dit hoofdstuk wordt voldaan in de bedrijfsomstandigheden, bedoeld in artikel 3.7. Berekeningen van de krommen van de armen van statische stabiliteit zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 3.2 Stabiliteitscriteria

1. Vissersvaartuigen voldoen aan de volgende minimum stabiliteitscriteria, tenzij naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie praktijkervaringen rechtvaardigen dat van deze criteria wordt afgeweken:

a. de dynamische weg, GZ curve genoemd, is bij een helling van 30° niet kleiner dan 0,055 m-rad en bij een helling van 40° of bij de helling, waarbij het vaartuig vervuld raakt, θ_f genoemd, indien deze helling minder is dan 40°, niet kleiner dan 0,09 m-rad. Bovendien is de dynamische weg bij een helling tussen de 30° en 40° of tussen 30° en θ_f, indien deze helling minder is dan 40°, niet kleiner dan 0,03 m-rad. Het vaartuig raakt vervuld (θ_f) onder een helling waarbij openingen in de romp, bovenbouwen of dekhuizen, die niet snel waterdicht kunnen worden afgesloten, onder water beginnen te komen. Bij de toepassing van dit criterium behoeven kleine openingen waardoor binnenstromend water niet verder in het vaartuig kan binnendringen, niet als open te worden beschouwd;

b. de arm van de statische stabiliteit, GZ genoemd, is ten minste 0,20 m bij een helling van 30° of meer;

c. de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit wordt bereikt bij een helling van bij voorkeur meer dan 30° maar in geen geval bij een helling van minder dan 25°;

d. de aanvangsmetacenterhoogte, GM genoemd, is voor enkeldek vissersvaartuigen niet minder dan 0,35 m. Aan boord van vissersvaartuigen met een complete bovenbouw of vissersvaartuigen met een lengte van 70 m of meer kan bij ministeriële regeling de metacenter-hoogte worden verminderd, maar deze mag in geen geval kleiner zijn dan 0,15 m.

2. Indien voorzieningen, andere dan kimkielen, zijn aangebracht teneinde het slingeren te beperken, wordt ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aangetoond dat in alle bedrijfsomstandigheden de stabiliteit ten minste zal blijven voldoen aan de criteria, bedoeld in het eerste lid.

3. Indien wordt voorzien in ballast om zeker te stellen dat is voldaan aan het bepaalde in het eerste lid, zijn de aard en de inrichting ervan ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 3.3 Vervuld raken van visruimen

Luikopeningen die tijdens het uitoefenen van visserijwerkzaamheden niet gesloten zijn en die niet snel gesloten kunnen worden, zijn zodanig aangebracht dat bij een hellingshoek van 20° of minder geen water de visruimen kan binnendringen, tenzij aan het bepaalde in artikel 3.2, eerste lid, nog steeds voldaan wordt wanneer die visruimen geheel of gedeeltelijk vervuld zijn geraakt.

Artikel 3.4 Bijzondere vismethoden

Vaartuigen die worden gebruikt voor bijzondere vismethoden waarbij extra krachten van buitenaf op het vissersvaartuig werken tijdens de visserijwerkzaamheden, voldoen ten minste aan de stabiliteitscriteria, bedoeld in artikel 3.2, eerste lid, die zo nodig bij ministeriële regeling kunnen worden uitgebreid.

Artikel 3.5 Harde wind en slingeren

Vissersvaartuigen zijn, overeenkomstig bij ministeriële regeling te stellen nadere regels, bestand tegen harde wind en slingeren in de daarmede verband houdende zeegang, waarbij rekening wordt gehouden met de weersomstandigheden en de toestand van de zee in de jaargetijden waarin het vaartuig dienst zal doen, het type vaartuig en het doel waarvoor het vaartuig wordt gebruikt.

Artikel 3.6 Water aan dek

Vissersvaartuigen zijn, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, bestand tegen de invloed van water aan dek, waarbij rekening wordt gehouden met de weersomstandigheden en de toestand van de zee in de jaargetijden waarin het vaartuig dienst zal doen, het type vaartuig en het doel waarvoor het vaartuig wordt gebruikt.

Artikel 3.7 Bedrijfsomstandigheden

1. Het aantal en de soort bedrijfsomstandigheden waarmee rekening moet worden gehouden is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie en omvat ten minste:
a. vertrek naar de visgronden met volle brandstoftanks, bevoorrading, ijs, visgerei, en dergelijke;
b. vertrek vanaf de visgronden met volle vangst;
c. aankomst in de thuishaven met volle vangst en 10% bevoorrading, brandstof, en dergelijke;
d. aankomst in de thuishaven met 10% bevoorrading, brandstof en een minimum vangst die normaal 20% van de volle vangst bedraagt, maar kan oplopen tot 40%, mits het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat bedrijfsomstandigheden een dergelijke waarde rechtvaardigen.

2. In aanvulling op de specifieke bedrijfsomstandigheden, bedoeld in het eerste lid, wordt voldaan aan de minimum stabiliteitscriteria, zoals bepaald in artikel 3.2, bij alle andere te verwachten bedrijfsomstandigheden, met inbegrip van die welke de laagste waarden van de stabiliteits-parameters te zien geven en zijn vervat in deze criteria. Tevens wordt rekening gehouden met de bijzondere omstandigheden die verband houden met een

wijziging van het doel waarvoor het vaartuig wordt gebruikt of van het vaargebied en die van invloed zijn op de stabiliteit.

3. Met betrekking tot de omstandigheden, bedoeld in het eerste lid, omvatten de berekeningen het volgende:
a. toeslag voor het gewicht van de natte visnetten en takel enz. op het dek,
b. toeslag voor ijsafzetting, indien dit wordt voorzien, in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.8,
c. gelijkmatige verdeling van de vangst, tenzij dit niet praktisch is,
d. vangst aan dek, indien dit wordt voorzien, in de bedrijfsomstandigheden, zoals aangegeven in het eerste lid, onderdeel b en c, en in het tweede lid,
e. waterballast indien vervoerd hetzij in tanks die voor dit doel zijn bestemd, hetzij in andere tanks die ook voor het vervoer van waterballast zijn ingericht, en
f. toeslag voor het effect van het vrije vloeistofoppervlak en, indien van toepassing, voor de visvangst.

Artikel 3.8 IJsafzetting

1. Voor vissersvaartuigen die dienst doen in gebieden waar zich ijsafzetting kan voordoen, wordt in de stabiliteitsberekeningen rekening gehouden met de volgende ijstoeslag:
a. 30 kg per vierkante meter op blootgestelde dekken en gangboorden;
b. 7,5 kg per vierkante meter op het geprojecteerde zijdelingse oppervlak aan elke zijde van het vaartuig boven de waterlijn;
c. het geprojecteerde zijdelingse oppervlak van relingwerk, laadgerei, met uitzondering van de masten, en tuigage en het geprojecteerde zijdelingse oppervlak van andere kleine onderdelen, wordt in rekening gebracht door vergroting van het totale geprojecteerde ononderbroken oppervlak met 5% en het totale statische moment van dit oppervlak met 10%.

2. Vaartuigen die zijn bestemd voor het uitoefenen van de visserij in gebieden waarvan het bekend is dat er zich ijsafzetting voordoet, zijn:
a. ontworpen om ijsafzetting tot een minimum te beperken, en
b. uitgerust met middelen voor het verwijderen van ijs ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 3.9 Hellingproef

1. Elk vissersvaartuig wordt na voltooiing aan een hellingproef onderworpen, waarbij het werkelijke gewicht en de ligging van het zwaartepunt worden bepaald voor de toestand van het lege vaartuig.

2. Indien een vissersvaartuig wijzigingen heeft ondergaan die van invloed kunnen zijn op de toestand van het lege vaartuig en de ligging van het zwaartepunt, wordt het vaartuig, indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat dit noodzakelijk is, opnieuw aan een hellingproef onderworpen en worden de stabiliteitsgegevens herzien.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van de eis van de hellingproef van een individueel vaartuig indien de basisstabiliteitsgegevens beschikbaar zijn

van de hellingproef van een zusterschip en ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is aangetoond dat betrouwbare gegevens betreffende de stabiliteit vanuit dergelijke basisgegevens kan worden verkregen voor het vaartuig dat van de hellingproef is uitgezonderd.

4. Voor schepen die dienstdoen in Nederlandse wateren of die hun vangst in een Nederlandse haven aan land brengen vinden de hellingproef en de vaststelling van de voorwaarden, bedoeld in het eerste lid, ten minste om de tien jaar plaats.

Artikel 3.10 Stabiliteitsgegevens

1. De schipper beschikt over voldoende nauwkeurige en betrouwbare gegevens betreffende de stabiliteit om op een snelle en eenvoudige wijze de stabiliteit van het vaartuig onder verschillende bedrijfsomstandigheden te kunnen beoordelen. Deze gegevens bevatten zo nodig gerichte instructies voor de schipper die hem waarschuwen voor die bedrijfsomstandigheden die een ongunstige invloed kunnen hebben op de stabiliteit of de trim van het vaartuig. De stabiliteitsgegevens worden ter goedkeuring overgelegd aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. De goedgekeurde stabiliteitsgegevens zijn te allen tijde aan boord aanwezig en beschikbaar. Deze gegevens worden tijdens het periodieke onderzoek geïnspecteerd om zeker te stellen dat zij goedgekeurd zijn voor de gebruikte bedrijfsomstandigheden.

3. Indien een vaartuig wijzigingen heeft ondergaan die van invloed zijn op zijn stabiliteit, worden de gegevens betreffende de stabiliteit opnieuw berekend en ter goedkeuring aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorgelegd. Indien op grond van deze stabiliteitsberekeningen het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat de bestaande stabiliteitsgegevens moeten worden herzien, worden de nieuwe gegevens aan de schipper ter beschikking gesteld en worden de verouderde gegevens verwijderd.

Artikel 3.11 Keeschotten

De vislading wordt deugdelijk gestuwd teneinde het overgaan van de lading, waardoor een gevaarlijke vertrimming of slagzij van het vaartuig zou kunnen ontstaan, tegen te gaan. Indien hiertoe keeschotten worden toegepast, zijn deze ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 3.12 Boeghoogte

Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is de boeghoogte toereikend om te voorkomen dat het vaartuig bovenmatige hoeveelheden water overkrijgt en is de boeghoogte zodanig vastgesteld dat rekening is gehouden met de weersomstandigheden en de toestand van de zee in de jaargetijden waarin het vaartuig dienst zal doen, het type vaartuig en het doel waarvoor het vaartuig wordt gebruikt.

Artikel 3.13 Maximum toelaatbare diepgang

Aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt een zodanige maximum toelaatbare diepgang ter goedkeuring voorgelegd dat onder de bijbehorende bedrijfsomstandigheden wordt voldaan aan de stabiliteitscriteria van dit hoofdstuk en aan de betreffende voorschriften zoals bepaald in de hoofdstukken 2 en 6.

Artikel 3.14 Waterdichte indeling en lekstabiliteit

Van een vissersvaartuig waarvan de lengte 100 m of meer bedraagt en met 100 of meer opvarenden aan boord is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de stabiliteit toereikend om het lek raken van enig compartiment te kunnen doorstaan, waarbij rekening wordt gehouden met het type vaartuig, de aard van de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is en het vaargebied.

HOOFDSTUK 4 MACHINE- EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES EN TIJDELIJK ONBEMANDE RUIMTEN VOOR MACHINES

§ 1. Algemeen

Artikel 4.1 Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte van 45 m of meer en op nieuwe vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die dienstdoen in Nederlandse wateren of hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

Artikel 4.2 Omschrijvingen

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1. *hoofdstuurinrichting:* het werktuig, de krachtwerktuigen voor de stuurinrichting, indien aanwezig, en de bijbehorende inrichtingen en de middelen om het koppel op de roerkoning over te brengen, met inbegrip van de helmstok of het kwadrant, benodigd om de roeruitslag te bewerkstelligen met het doel het vaartuig onder normale bedrijfsomstandigheden te kunnen besturen;
2. *hulpstuurinrichting:* de uitrusting, benodigd om de roeruitslag te bewerkstelligen met het doel het vaartuig te kunnen besturen in het geval de hoofdstuurinrichting is uitgevallen;
3. *krachtwerktuig voor de stuurinrichting:*
   a. bij een elektrische stuurinrichting: een elektromotor met de bijbehorende elektrische apparatuur;
   b. bij een elektrisch-hydraulische stuurinrichting: een elektromotor met de daarbij behorende elektrische apparatuur en de door de motor aangedreven pomp;
   c. bij een ander type hydraulische stuurinrichting: een pomp en het werktuig voor de aandrijving ervan;
4. *maximum dienstsnelheid vooruit:* de hoogste snelheid waarvoor het vaartuig is ontworpen om deze op zee, bij de grootst toegestane diepgang in zeewater, te kunnen handhaven;

5. *maximum dienstsnelheid achteruit*: de snelheid die het vaartuig naar verwachting zal kunnen bereiken bij het maximale ontwerp-achteruitvermogen en bij de grootst toegestane diepgang in zeewater;
6. *oliestookinrichting:* de installatie, gebruikt voor de toebereiding van brandstofolie voor levering aan een met olie gestookte ketel, of de installatie, gebruikt voor de toebereiding van olie voor levering aan een verbrandingsmotor, met inbegrip van alle oliedrukpompen, filters en verhitters die olie behandelen onder een druk van meer dan 0,18 N/mm^2 ;
7. *normale toestand van bedrijfsvoering en leefbaarheid:* een toestand waaronder het vaartuig als geheel, de werktuigen, diensten, middelen van hoofd- en hulpvoortstuwing, stuurinrichting en bijbehorende apparatuur, hulpmiddelen voor veilige navigatie en het beperken van de gevaren van brand en vervuld raken, interne en externe communicatiemiddelen en seinen, voorzieningen voor ontsnapping en lieren voor hulpverleningsboten goed functioneren en waarbij aan de minimumeisen van comfort en leefbaarheid aan boord wordt voldaan;
8. *doodschip toestand:* die toestand waarbij de hoofdvoortstuwingsinstallatie, ketels en hulpwerktuigen niet werken als gevolg van het ontbreken van vermogen;
9. *hoofdschakelbord:* een schakelbord dat rechtstreeks gevoed wordt door de elektrische hoofdkrachtbron en bestemd is om de elektrische energie te verdelen;
10. *tijdelijk onbemande machinekamers:* die ruimten waarin zich de hoofdvoortstuwingswerktuigen en bijbehorende installaties, alsmede alle elektrische hoofdkrachtbronnen bevinden en die niet te allen tijde bij alle werkzaamheden, met inbegrip van het manoeuvreren, bemand behoeven te zijn.

Artikel 4.3 Algemeen

Machine-installaties

1. Hoofdvoortstuwingsinstallaties, bedieningssystemen, stoomleidingsystemen, brandstofsystemen, drukluchtsystemen, elektrische installaties, koelsystemen, hulpwerktuigen, ketels en andere drukvaten, pijpleidingen en pompinstallaties, stuurmachines en toebehoren, assen en koppelingen, bestemd voor de overdracht van vermogen, zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ontworpen, geconstrueerd, beproefd, ingericht en onderhouden. De uitvoering en de opstelling van deze machine-installaties, met inbegrip van hefwerktuigen, lieren en uitrusting voor de behandeling en verwerking van vis, zijn zodanig, dat de veiligheid en de gezondheid van in de nabijheid aanwezige personen zoveel mogelijk is gewaarborgd. Waar nodig zijn ter beveiliging tegen bewegende delen, hete oppervlakken en andere gevaren, schermplaten, handgrepen of hekwerk aangebracht.

2. Ruimten voor machines zijn zodanig ontworpen dat alle werktuigen en de daarbij behorende bedieningsinstallaties, alsmede alle andere onderdelen die onderhoud kunnen vereisen, veilig en gemakkelijk toegankelijk zijn. De betreffende ruimten kunnen voldoende worden geventileerd.

3. a. Er zijn voorzieningen aangebracht die de goede werking van de voortstuwingsinstallatie kunnen handhaven of herstellen, zelfs indien één van de essentiële hulpinstallaties uitvalt. Bijzondere aandacht wordt daarbij gegeven aan de goede werking van:
1°. de inrichtingen die de brandstoftoevoer naar de hoofdvoortstuwingsinstallatie verzorgen,

2°. de normale middelen die de smeeroliedruk verzorgen,

3°. de hydraulische, pneumatische en elektrische middelen voor de bediening van de hoofdvoortstuwingsinstallatie, met inbegrip van de verstelbare schroeven,

4°. de middelen om de koelwaterdruk ten behoeve van de koelsystemen van de hoofdvoortstuwingsinstallatie te verzorgen, en

5°. de luchtcompressoren en de luchtvaten voor aanzet- of bedieningsdoeleinden, waarbij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een gedeeltelijke vermindering van het vermogen kan accepteren, rekening houdend met de algehele veiligheid, in plaats van een bedrijfstoestand onder volle belasting.

b. Er zijn voorzieningen aangebracht met behulp waarvan de machine-installatie in werking kan worden gesteld vanuit een doodschip toestand zonder dat hulp van buitenaf wordt geboden.

4. Hoofdvoortstuwingsinstallaties en alle hulpinstallaties die noodzakelijk zijn voor de voortstuwing en de veiligheid van het vaartuig, kunnen, zoals zij zijn geïnstalleerd, functioneren ongeacht of het vaartuig recht ligt dan wel een slagzij maakt tot 15° naar beide zijden onder statische omstandigheden of een slagzij tot 22,5° naar beide zijden onder dynamische omstandigheden, waarbij het vaartuig over beide zijden slingert en gelijktijdig een dynamische stampbeweging tot 7,5° over de boeg of achtersteven maakt. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, rekening houdende met het type, de afmetingen en het gebruik van het vaartuig, toestaan dat van deze criteria wordt afgeweken.

5. Het ontwerp, de constructie en de installatie van voortstuwingssystemen zijn zodanig, dat binnen de normale bedrijfsgebieden op geen enkele wijze door trillingen abnormale spanningen in deze voortstuwingssystemen worden veroorzaakt.

Elektrische installaties

6. Het ontwerp en de bouw van elektrische installaties zijn zodanig uitgevoerd dat:

a. de diensten die nodig zijn om de normale toestand van bedrijfsvoering en leefbaarheid te handhaven, zijn verzekerd zonder dat behoeft te worden teruggevallen op de noodkrachtbron,

b. de diensten die essentieel zijn voor de veiligheid tijdens verschillende noodtoestanden, zijn verzekerd, en

c. de veiligheid van bemanning en vaartuig tegen gevaren van elektrische aard is gewaarborgd.

7. Ter uitvoering van het bepaalde in de artikelen 4.16 tot en met 4.18 kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld ten aanzien van elektrische installaties.

Tijdelijk onbemande machinekamers

8. De artikelen 4.19 tot en met 4.24 zijn van toepassing op vissersvaartuigen met tijdelijk onbemande machinekamers, in aanvulling op het bepaalde in de artikelen 4.3 tot en met 4.18 en 5.1 tot en met 5.44.

9. Er zijn zodanige voorzieningen getroffen, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, dat verzekerd is dat de gehele machine-installatie onder alle omstandigheden, manoeuvreren inbegrepen, op betrouwbare wijze functioneert. In elk geval omvatten deze voorzieningen regelmatige inspecties en ronden teneinde de voortdurende betrouwbare werking van de machine-installatie te verzekeren.

10. Er is een verklaring aan boord waaruit ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie blijkt dat het vaartuig is ingericht om met tijdelijk onbemande machinekamers te varen.

§ 2. Machine-installaties

Artikel 4.4 Hoofd- en hulpwerktuigen

1. Hoofd- en hulpwerktuigen die noodzakelijk zijn voor de voortstuwing en de veiligheid van het vaartuig, zijn voorzien van doelmatige bedieningsmiddelen.

2. Verbrandingsmotoren met een cilinderdiameter groter dan 200 mm, of een krukkastvolume groter dan 0,6 m^3, zijn voorzien van ontlastkleppen voor krukkastexplosies. Deze ontlastkleppen zijn van een goedgekeurd type en hebben een voldoende ontlastoppervlak.

3. Indien hoofd- of hulpwerktuigen, drukvaten inbegrepen, of onderdelen van deze werktuigen aan inwendige druk zijn onderworpen en aan gevaarlijke overdruk kunnen worden blootgesteld, worden, waar praktisch uitvoerbaar, voorzieningen getroffen die tegen zulk een te hoge druk beschermen.

4. Alle tandwieloverbrengingen en elke as en koppeling welke gebruikt worden voor het overbrengen van vermogen naar werktuigen die essentieel zijn voor de voortstuwing en veiligheid van het vaartuig en van de opvarenden, zijn zodanig ontworpen en vervaardigd dat zij bestand zijn tegen de hoogste spanningen waaraan zij kunnen worden onderworpen in alle bedrijfstoestanden. Speciale aandacht wordt geschonken aan de uitvoering van de werktuigen waardoor zij worden aangedreven of waarvan zij een onderdeel uitmaken.

5. Voortstuwingswerktuigen en, waar van toepassing, hulpwerktuigen zijn voorzien van automatisch werkende voorzieningen om deze uit te schakelen bij storingen, zoals het uitvallen van de smeerolietoevoer, die aanleiding kunnen geven tot ernstige schade, onklaar geraken of explosie. Tevens is een vooralarm aangebracht opdat een waarschuwingssignaal wordt gegeven alvorens de machines automatisch worden gestopt. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter voorzieningen toestaan waarmee de automatische stopinrichtingen buiten werking kunnen worden gesteld.

Artikel 4.5 Voorzieningen voor het achteruitvermogen

1. Er kan een zodanig voortstuwingsvermogen worden ontwikkeld dat het vaartuig onder alle in de praktijk voorkomende omstandigheden behoorlijk manoeuvreerbaar is.

2. Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond dat de machine-installatie in staat is de richting van de stuwdruk van de schroef binnen redelijke tijd om te keren en hiermede binnen redelijke afstand de vaart uit het vaartuig te halen vanuit de maximum dienstsnelheid vooruit.

Artikel 4.6 Stoomketels, voedingwatersystemen en stoomleidingen

1. Elke stoomketel en elke ongestookte stoomgenerator is voorzien van ten minste twee veiligheidskleppen van voldoende capaciteit, met dien verstande dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, rekening houdende met de capaciteit of enige andere eigenschap van stoomketels of ongestookte stoomgenerators, kan toestaan dat slechts één veiligheidsklep is aangebracht, mits hij ervan overtuigd is dat in dat geval voorzien is in een afdoende beveiliging tegen overdruk.

2. Elke met olie gestookte stoomketel die is ontworpen om niet met de hand te worden bediend, is voorzien van veiligheidsinrichtingen die de olietoevoer afsluiten en alarm geven in geval van laag waterpeil, storing in de luchttoevoer of vlamstoring.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie schenkt bijzondere aandacht aan stoomketelinstallaties, teneinde zeker te stellen dat voedingwatersystemen, bedieningsapparatuur en veiligheidsvoorzieningen in alle opzichten geschikt zijn om de veiligheid van ketels, stoomdrukvaten en stoomleidingen te garanderen.

Artikel 4.7 Communicatie tussen stuurhuis en machinekamer

Twee onafhankelijk werkende communicatiemiddelen zijn tussen het stuurhuis en de machinekamer aangebracht, waarvan één een machinekamertelegraaf is, met dien verstande dat voor vaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 m bedraagt en waarvan de voortstuwingswerktuigen rechtstreeks vanuit het stuurhuis worden bediend, het Hoofd van de Scheepvaartinspectie andere communicatiemiddelen dan een machinekamertelegraaf kan aanvaarden.

Artikel 4.8 Bediening van de voortstuwingsinstallatie vanuit het stuurhuis

1. Indien een voortstuwingswerktuig vanuit het stuurhuis kan worden bediend:

a. kan onder alle bedrijfsomstandigheden het manoeuvreren, de snelheid, de richting van de stuwkracht en, indien van toepassing, de spoed van de verstelbare schroef volledig door middel van afstandsbediening vanuit het stuurhuis worden geregeld;

b. wordt de afstandsbediening, bedoeld in onderdeel a, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verricht door middel van een bedieningsapparaat dat zonodig voorzien is van een inrichting die voorkomt dat de voortstuwingswerktuigen worden overbelast;

c. zijn de hoofdvoortstuwingswerktuigen voorzien van een noodstop-inrichting in het stuurhuis, die onafhankelijk werkt van het bedieningssysteem in het stuurhuis, bedoeld onder a;

d. is de bediening zodanig uitgevoerd dat afstandsbediening van het voortstuwingswerktuig slechts op één plaats tegelijk kan geschieden: op elke bedieningsplaats kunnen gekoppelde onderstations worden toegestaan. Op elke bedieningsplaats is aangegeven welke bedieningsplaats het voortstuwingswerktuig bedient. De overschakeling van de bediening tussen het stuurhuis en de ruimte voor machines is slechts mogelijk in de ruimte voor machines of in de controlekamer. Voor vaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 m bedraagt kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat de bedieningsplaats in de ruimte voor machines alleen een noodbedieningsplaats is, mits de controle-inrichting en bedieningsorganen in het stuurhuis doelmatig zijn;

e. zijn instrumenten in het stuurhuis aangebracht die aangeven:

1°. de omwentelingssnelheid en de draairichting van de schroef in het geval het vaartuig is voorzien van vaste schroeven,

2°. de omwentelingssnelheid en de stand van de spoed in het geval het vaartuig is voorzien van verstelbare schroeven, en

3°. het vooralarm, bedoeld in artikel 4.4, vijfde lid;

f. kunnen, indien een storing optreedt in een onderdeel van het afstandsbedieningssysteem, de voortstuwingswerktuigen ter plaatse worden bediend;

g. is, tenzij zulks naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie praktisch niet uitvoerbaar is, het afstandsbedieningsysteem zodanig ontworpen, dat bij uitvallen alarm wordt gegeven en de vooraf ingestelde snelheid en richting van de stuwkracht worden gehandhaafd totdat de bediening op andere wijze wordt overgenomen, en

h. zijn bijzondere voorzieningen aangebracht die verhinderen dat bij automatisch starten de mogelijkheid om te starten uitgeput zal raken, waartoe een alarm is aangebracht dat een lage aanzetdruk aangeeft en dat is afgesteld op een druk waarbij aanzetten van het voortstuwingswerktuig nog mogelijk is.

2. Wanneer de hoofdvoortstuwingswerktuigen en bijbehorende machine-installaties, met inbegrip van de elektrische hoofdkrachtbron, zijn voorzien van verschillende graden van automatische bediening of afstandsbediening en daarop voortdurend toezicht wordt gehouden vanuit een controlekamer, is deze controlekamer zodanig ontworpen, uitgerust en ingericht, dat de werking van de machine-installaties even veilig en doeltreffend is als wanneer daarop rechtstreeks toezicht wordt gehouden.

3. Automatische systemen voor aanzetten, regeling en bediening omvatten in het algemeen voorzieningen om de bediening van deze systemen met de hand over te kunnen nemen. Storing in enig gedeelte van deze systemen mag het gebruik van voorzieningen voor handbediening niet verhinderen.

Artikel 4.9 Systemen voor samengeperste lucht

1. Er zijn voorzieningen aangebracht om ongewenste overdruk te voorkomen in enig deel van systemen voor samengeperste lucht en in die gevallen waarin watermantels of cilinderblokken van luchtcompressoren en huizen van koelers kunnen worden onderworpen aan een gevaarlijke overdruk ten gevolge van lekkage naar deze delen, afkomstig van onder luchtdruk staande onderdelen. Doelmatige ontlastvoorzieningen zijn op deze systemen aangebracht.

2. De aanzetluchtleidingen van direct omkeerbare voortstuwingsmotoren zijn voorzien van veiligheidsinrichtingen teneinde explosies in de aanzetluchtleidingen te voorkomen of te lokaliseren.

3. Alle persleidingen van de aanzetluchtcompressoren zijn rechtstreeks aangesloten op de aanzetluchtvaten, terwijl alle aanzetluchtleidingen van de aanzetluchtvaten naar de hoofd- en hulpmotoren geheel gescheiden zijn van het persleidingsysteem van de compressoren.

4. Er zijn voorzieningen getroffen om het binnendringen van olie in de systemen voor samengeperste lucht tot een minimum te beperken en om deze olie uit het betreffende systeem af te voeren.

Artikel 4.10 Inrichtingen voor brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën

1. Als vloeibare brandstof mag slechts olie worden gebruikt waarvan het vlampunt niet lager is dan 60°C, welke waarde is verkregen door middel van een toestel voor het bepalen van het vlampunt, behalve voor noodaggregaten, waarvoor olie met een vlampunt dat niet lager is dan 43°C mag worden gebruikt. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter het algemeen gebruik toestaan van brandstofolie met een vlampunt dat niet lager is dan 43°C, onder zodanige voorzorgen als hij nodig acht en op voorwaarde dat de temperatuur in de ruimte waarin zulke brandstofolie is opgeslagen of wordt gebruikt, niet zal mogen stijgen tot een waarde hoger dan 10°C onder het vlampunt van de brandstofolie.

2. Er zijn veilige en doeltreffende middelen aanwezig ter bepaling van de hoeveelheid brandstofolie in een tank. Indien peilpijpen zijn aangebracht komen de uiteinden daarvan uit op plaatsen waar geen gevaar voor ontsteking bestaat, tenzij voorzorgsmaatregelen zijn genomen zoals het aanbrengen van een doeltreffende afscherming om te voorkomen dat brandstofolie in aanraking komt met een ontstekingsbron in het geval olie uit de uiteinden van de peilpijpen vloeit. Bovendien zijn de uiteinden van de peilpijpen voorzien van een zelfsluitende kraan met daaronder aangebracht een zelfsluitend controlekraantje teneinde, alvorens de zelfsluitende kraan in geopende stand te brengen, te kunnen vaststellen dat aldaar geen brandstofolie aanwezig is. Voorzieningen zijn aangebracht om te waarborgen dat brandstofolie afkomstig uit het controlekraantje geen gevaar voor ontsteking oplevert. Peilglazen die van voldoende dikte zijn en die beschermd zijn door een metalen mantel, mogen worden toegepast, mits zelfsluitende kranen zijn aangebracht. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ter vaststelling van de hoeveelheid brandstofolie in een tank andere middelen toestaan, mits het onklaar raken daarvan of het overvullen van de tanks niet tot gevolg heeft dat daardoor brandstofolie buiten de tank geraakt.

3. Er zijn voorzieningen getroffen ter vermijding van overdruk in een brandstofolietank of in een gedeelte van het brandstofoliesysteem, met inbegrip van de vulpijpen. Ontlastkleppen en lucht- of overvloeipijpen voeren af op een veilige manier, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

4. Iedere brandstofleiding waaruit bij beschadiging olie zou kunnen ontsnappen uit een boven de dubbele bodem opgestelde voorraad-, bezink- of dagtank, is direct aan de tank voorzien van een afsluiter die vanaf een veilige plaats buiten de betrokken ruimte waarin dergelijke tanks zijn geplaatst, kan worden gesloten in het geval dat in die ruimte brand uitbreekt. In het bijzondere geval van dieptanks in een schroefas- of pijpentunnel of een dergelijke ruimte, zijn afsluiters op deze tanks aangebracht. De afsluiting in het geval van brand mag evenwel worden bewerkstelligd door middel van een extra afsluiter in de pijp of pijpen buiten de tunnel of dergelijke ruimte. Indien zo'n extra afsluiter is aangebracht in de ruimte voor machines, kan deze afsluiter vanaf een plaats buiten deze ruimte worden bediend.

5. Pompen die deel uitmaken van het brandstofleidingsysteem, zijn gescheiden van elk ander leidingsysteem en de aansluitingen op de betrokken pompen zijn voorzien van een doelmatige ontlastklep die deel uitmaakt van een gesloten systeem. Wanneer brandstofolietanks tevens gebruikt kunnen worden als ballasttanks, zijn doelmatige voorzieningen getroffen om het brandstofleidingsysteem en het ballastleidingsysteem van elkaar te scheiden.

6. Olietanks mogen niet zodanig zijn gelegen dat overvloeien of lekkage van vloeistof daaruit op hete oppervlakken een gevaar kan vormen. Er zijn voorzorgsmaatregelen genomen om te voorkomen dat olie onder druk, die uit een pomp, filter of voorwarmers zou kunnen ontsnappen, in aanraking komt met hete oppervlakken.

7. a. Brandstofleidingen en hun afsluiters en bevestigingen zijn van staal of ander gelijkwaardig materiaal, behoudens dat een beperkt gebruik van flexibele leidingen kan worden toegestaan op plaatsen waar ze naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie noodzakelijk zijn. Dergelijke flexibele leidingen en hun eindbevestigingen zijn zodanig geconstrueerd dat ze van een voldoende sterkte zijn en dat ze ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van goedgekeurd brandbestendig materiaal zijn of dat ze zijn voorzien van een brandbestendige deklaag.
b. Waar dit noodzakelijk is, zijn brandstofolie- en smeerolieleidingen, voor zover praktisch uitvoerbaar, afgeschermd of op andere wijze doeltreffend beveiligd teneinde olienevel of olielekkage op hete oppervlakken of in luchtinlaten van werktuigen te voorkomen. Het aantal koppelingen in pijpleidingen wordt tot een minimum beperkt.

8. Voor zover dit praktisch uitvoerbaar is, maken de brandstofolietanks deel uit van de scheepsconstructie en zijn buiten de ruimten voor machines van categorie A als bedoeld in artikel 5.2, veertiende lid, gelegen. Wanneer brandstofolietanks, geen dubbele-bodemtanks zijnde, noodzakelijkerwijze naast of in ruimten voor machines van categorie A gelegen zijn, valt ten minste één van hun verticale zijden samen met de begrenzingwanden van de ruimte voor machines en hebben zij bij voorkeur een gemeenschappelijke begrenzingwand met dubbele-bodemtanks indien deze zijn aangebracht. De oppervlakte van de begrenzingwand tussen de tank en de ruimte voor machines is zo klein mogelijk. Wanneer dergelijke tanks gelegen zijn binnen de begrenzingwanden van ruimten voor machines van categorie A, mogen zij geen brandstofolie bevatten met een vlampunt dat lager is dan 60°C. Het gebruik van vrijstaande brandstofolietanks in brandgevaarlijke ruimten en in

het bijzonder in ruimten voor machines van categorie A is in het algemeen niet toegestaan. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter de toepassing van vrijstaande brandstofolietanks toestaan. In dat geval zijn zij geplaatst in een lekbak van ruime afmetingen welke is voorzien van een afvoerleiding van voldoende afmetingen, welke naar een lekolietank leidt met voldoende capaciteit.

9. De ventilatie van ruimten voor machines is onder alle bedrijfsomstandigheden voldoende om opeenhoping van oliedampen te voorkomen.

10. De inrichtingen voor de opslag, verdeling en het gebruik van olie voor smeeroliesystemen onder druk zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Indien deze inrichtingen zijn aangebracht in ruimten voor machines van categorie A als bedoeld in artikel 5.2, veertiende lid en, indien praktisch uitvoerbaar, in andere ruimten voor machines, voldoen zij ten minste aan het eerste, derde, zesde en zevende lid en, voorzover dit naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie noodzakelijk is, aan het tweede en vierde lid. Het gebruik van kijkglazen in smeeroliesystemen is toegestaan mits door middel van een proef is aangetoond dat zij in voldoende mate brandbestendig zijn.

11. De inrichtingen voor de opslag, verdeling en het gebruik van ontvlambare oliën die onder druk worden toegepast in hydraulische systemen voor het overbrengen van vermogen en die geen oliën zijn als bedoeld in het voorgaande lid, alsmede van oliën die worden gebruikt in bedienings-, bekrachtigings- en verwarmingssystemen, zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Op plaatsen waar ontstekingsbronnen aanwezig zijn, voldoen dergelijke inrichtingen ten minste aan het tweede en zesde lid en ten aanzien van sterkte en constructie aan het derde, zevende en achtste lid.

12. Voorpiektanks bevatten geen brandstofolie, smeerolie of andere ontvlambare oliën.

Artikel 4.11 Lensinrichting

1. Elke waterdichte afdeling die niet permanent is bestemd voor de berging van olie of water kan onder alle omstandigheden die in de praktijk kunnen voorkomen, ongeacht of het vaartuig recht ligt dan wel slagzij heeft, door een doelmatig lenssysteem worden leeggepompt. Indien nodig zijn daartoe lenskorven in de zijden aangebracht. Er zijn voorzieningen getroffen, opdat in een afdeling aanwezig water naar de lenskorven kan toevloeien. Onder voorwaarde dat de veiligheid van het vaartuig niet in het geding is, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat bepaalde afdelingen niet op een lenssysteem zijn aangesloten.

2. a. Er zijn ten minste twee onafhankelijk werktuiglijk aangedreven lenspompen aangebracht, waarvan er één door de hoofdmotor mag worden aangedreven. Een ballastpomp of andere algemene dienstpomp van voldoende capaciteit mag worden gebruikt als werktuiglijk gedreven lenspomp;
b. werktuiglijk aangedreven lenspompen zijn in staat aan het water in de hoofdlensleiding een snelheid van ten minste 2 m/sec te geven, met dien verstande dat de hoofdlensleiding een inwendige diameter heeft van ten minste:

$$d = 25 + 1{,}68 \sqrt{L(B+D)};$$

waarbij: d = de inwendige diameter in millimeters en zijn L, B en D in meters uitgedrukt, en met dien verstande dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie echter kan toestaan dat als werkelijke, inwendige diameter van de hoofdlensleiding de dichtstbijzijnde standaard-pijp middellijn wordt toegepast;

c. elke lenspomp die overeenkomstig dit artikel is aangebracht, is voorzien van een rechtstreekse zuigpijp op de ruimte waarin deze is opgesteld, waarbij, indien twee of meer van dergelijke zuigpijpen in een ruimte voor machines aanwezig zijn, er ten minste één aan bakboordzijde en één aan stuurboordzijde van de ruimte uitmondt, met dien verstande dat vaartuigen met een lengte kleiner dan 75 m kunnen volstaan met slechts één lenspomp met een rechtstreekse zuigpijp;

d. de inwendige diameter van de zuiglensleiding mag niet kleiner zijn dan 50 mm, met dien verstande dat de inrichting en afmetingen van het lenssysteem zodanig zijn dat de totale capaciteit van de pomp, zoals hierboven aangegeven, kan worden aangewend voor elk van de waterdichte afdelingen die zijn gelegen tussen de aanvarings- en achterpiek-schotten.

3. Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie mag een lensejecteur in samenhang met een onafhankelijk gedreven hoge druk zeewaterpomp worden aangebracht als vervanging van één onafhankelijk gedreven lenspomp, zoals is voorgeschreven in het tweede lid, onderdeel a.

4. Aan boord van vaartuigen waar de visverwerking kan leiden tot het verzamelen van hoeveelheden water in afgesloten ruimten, is voorzien in een doelmatige afvoer.

5. Lensleidingen mogen niet zijn gevoerd door brandstof- of ballast- of dubbele-bodem-tanks, tenzij deze leidingen zijn uitgevoerd met een extra wanddikte.

6. De inrichting van lens- en ballastleidingen met de daarbij behorende pompen is zodanig, dat geen water rechtstreeks van buitenboord of uit waterballastruimten naar laadruimten en ruimten voor machines of uit de ene waterdichte ruimte naar een andere kan vloeien. De lensaansluiting van elke pomp die in verbinding kan worden gesteld met een buitenboordsopening of waterballastruimte is uitgerust met óf een terugslagklep, óf een kraan die niet gelijkertijd kan worden geopend hetzij naar de lensputten en naar buitenboord, hetzij naar de lensputten en de waterballastruimten. Verdeelkasten in lensleidingen zijn voorzien van terugslagkleppen.

7. De doorvoering van een lensleiding door het aanvaringsschot is voorzien van een doelmatig afsluitmiddel dat tegen het schot is bevestigd en dat boven het werkdek kan worden bediend. Op de plaats van bediening is een standaanwijzer aangebracht die aangeeft of het afsluitmiddel geopend dan wel gesloten is. Indien het afsluitmiddel aan de achterzijde van het aanvaringsschot is aangebracht en bovendien onder alle bedrijfsomstandigheden gemakkelijk bereikbaar is, kan van de bediening boven het werkdek worden afgezien.

Artikel 4.12 Bescherming tegen geluidhinder

Bij ministeriële regeling kunnen maatregelen worden getroffen om geluidhinder in ruimten voor machines te beperken tot aanvaardbare niveaus.

Artikel 4.13 Stuurinrichting en roer

1. Elk vaartuig is voorzien van een hoofdstuurinrichting en van een hulpstuurinrichting ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Deze inrichtingen zijn zodanig, dat voor zover dit mogelijk en praktisch uitvoerbaar is, een enkelvoudige fout in één van de inrichtingen de ander niet buiten werking stelt.

2. Wanneer de hoofdstuurinrichting twee of meer gelijkwaardige krachtwerktuigen omvat, behoeft geen hulpstuurinrichting te zijn aangebracht indien de hoofdstuurinrichting geschikt is om het roer te bewegen overeenkomstig het tiende lid, in het geval dat één van de krachtwerktuigen buiten bedrijf is.
Elk krachtwerktuig wordt gevoed vanaf een afzonderlijke stroomkring.

3. De stand van het roer wordt in het stuurhuis aangegeven indien het roer werktuiglijk wordt bewogen. De roerstandaanwijzing is onafhankelijk van het afstandsbedieningsysteem.

4. Het uitvallen van de stuurinrichting wordt in het stuurhuis door middel van een hoorbaar en zichtbaar alarm aangegeven.

5. Het in bedrijf zijn van de motoren van elektrische en elektrisch-hydraulische stuurinrichtingen wordt in het stuurhuis aangegeven. Elke stroomkring en elke motor is voorzien van een kortsluitbeveiliging, een overbelastingsalarm en een «geen-spanning»-alarm. Indien er een overbelastingsbeveiliging is aangebracht dan is deze niet lager ingesteld dan tweemaal de nominale stroomsterkte van de motor of stroomkring en is deze verder zodanig uitgevoerd dat deze bij de gebruikelijke aanloopstroom niet in werking treedt.

6. De hoofdstuurinrichting is voldoende sterk gebouwd en geschikt voor de besturing van het vaartuig bij maximum dienstsnelheid vooruit. De hoofdstuurinrichting, het roer en de roerkoning zijn zodanig ontworpen, dat zij, ook bij maximum snelheid achteruit of bij het manoeuvreren tijdens het vissen, niet worden beschadigd.

7. Het vermogen en de uitvoering van de hoofdstuurinrichting zijn zodanig dat het roer van 35° uitslag aan een zijde naar 35° uitslag aan de andere zijde kan worden bewogen wanneer het vaartuig zich bij maximum toelaatbare diepgang, met maximum dienstsnelheid vooruit beweegt. Het roer kan onder deze omstandigheden van 35° uitslag aan één zijde in niet meer dan 28 seconden naar 30° uitslag aan de andere zijde worden bewogen. Zonodig dient de hoofdstuurinrichting werktuiglijk te kunnen worden bewogen teneinde aan deze eisen te voldoen.

8. Het krachtwerktuig voor de hoofdstuurinrichting wordt hetzij handmatig vanuit het stuurhuis in werking gesteld, hetzij automatisch in werking gesteld zodra de energievoorziening, na te zijn uitgevallen, weer is hersteld.

9. De hulpstuurinrichting is voldoende sterk gebouwd en is geschikt voor de besturing van het vaartuig bij een snelheid, waarbij het nog manoeuvreerbaar is en is voorts ingericht om in noodgevallen snel in werking te kunnen worden gebracht.

10. De hulpstuurinrichting is geschikt om het roer in niet meer dan 60 seconden van 15° uitslag aan een zijde te bewegen naar 15° uitslag aan de andere zijde, bij een snelheid vooruit welke maximaal of de helft van de maximum dienstsnelheid of 7 mijl per uur bedraagt, afhankelijk van welke van de twee waarden het grootst is. De hulpstuurinrichting kan werktuiglijk worden bewogen voorzover dit nodig is om aan deze eisen te kunnen voldoen. Ten aanzien van vaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren of die hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven geldt dat in geval van elektrische aandrijving de noodkrachtbron in staat is om de hulpstuurinrichting gedurende ten minste 10 minuten te bedienen.

11. Aan boord van een vaartuig met een lengte van 75 m of meer wordt de elektrische of elektrisch-hydraulische stuurinrichting bediend door ten minste twee stroomkringen, gevoed vanaf het hoofdschakelbord. De stroomkringen zijn over hun gehele lengte, zover als praktisch mogelijk is, van elkaar verwijderd aangebracht.

Artikel 4.14 Alarminstallatie voor werktuigkundigen

Aan boord van een vaartuig met een lengte van 75 m of meer is een alarminstallatie aangebracht die hetzij vanuit de machinecontrolekamer, hetzij vanaf de manoeuvreerstand in werking kan worden gesteld en die duidelijk hoorbaar is in de verblijven welke zijn bestemd voor de werktuigkundigen.

Artikel 4.15 Koelinstallaties, koel- en vriesruimten

1. Koelinstallaties zijn zodanig ontworpen, geconstrueerd, beproefd en geïnstalleerd, dat rekening wordt gehouden met de veiligheid van de installaties en tevens met mogelijke emissies van het toegepaste koelmiddel, in hoeveelheden of concentraties die gevaar inhouden voor de mens of het milieu, een en ander ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Het toe te passen koelmiddel in koel- en vriesinstallaties is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3. a. Koelinstallaties zijn voldoende beschermd tegen trillen, schokken, uitzetten, krimpen en soortgelijke omstandigheden en zijn voorzien van een automatische veiligheidsinrichting, waardoor een gevaarlijke stijging van de temperatuur en van de druk wordt voorkomen.
b. Koelinstallaties waarin giftige of ontvlambare koelmiddelen worden gebruikt, zijn voorzien van afvoerinrichtingen die uitmonden op een plaats waar het koelmiddel geen gevaar oplevert voor het vaartuig of de opvarenden.

4. a. Koelmachines, met inbegrip van koelers en gastanks, die giftige koelmiddelen gebruiken, zijn ondergebracht in een afzonderlijke ruimte die door gasdichte schotten van aangrenzende ruimten is gescheiden. Deze ruimte is voorzien van een lekzoeksysteem met een aanwijs-instrument dat is aangebracht naast de ingang tot deze ruimte, een onafhankelijk ventilatiesysteem en een watersproei-installatie.

b. Indien het ten gevolge van de grootte van het vaartuig praktisch niet uitvoerbaar is dat een koelinstallatie in een afzonderlijke ruimte wordt ondergebracht, kan de installatie worden geplaatst in de ruimte voor machines, mits de hoeveelheid gebruikt koelmiddel in geval van ontsnapping van de totale hoeveelheid gas geen gevaar oplevert voor personen in de ruimte voor machines en mits een alarm is aangebracht dat bij een lekkage in die ruimte waarschuwt voor een gevaarlijke gasconcentratie.

5. In ruimten voor koelmachines en in koel- en vriesruimten is een alarminstallatie aangebracht die in verbinding staat met het stuurhuis, het controlestation of nooduitgangen, om te voorkomen dat personen opgesloten raken. Ten minste één uitgang van een dergelijke ruimte kan van binnenuit geopend worden. Uitgangen van de ruimten waarin koelinstallaties zijn ondergebracht die giftig of ontvlambaar gas gebruiken geven waar mogelijk niet rechtstreeks toegang tot ruimten voor accommodatie.

6. Wanneer in een koelinstallatie een voor personen schadelijk koelmiddel wordt gebruikt, zijn ten minste twee persluchttoestellen aanwezig, die te allen tijde bereikbaar zijn in geval koelmiddel ontsnapt. Voor elke tot het toestel behorende luchtcilinder is ten minste een reservecilinder met samengeperste lucht aanwezig. Persluchttoestellen die deel uitmaken van de brandweeruitrusting van het vaartuig, kunnen hiertoe worden gebruikt, mits de plaatsing daarvan zodanig is dat aan beide doeleinden kan worden voldaan.

7. Met betrekking tot koelinstallaties zijn aan boord duidelijk zichtbaar doelmatige richtlijnen opgehangen ten behoeve van een veilige bedrijfsvoering en het optreden in noodsituaties.

§ 3. Elektrische installaties

Artikel 4.16 Elektrische hoofdkrachtbron

1. a. Indien elektrische energie het enige middel vormt tot het onderhouden van de voor de voortstuwing en de veiligheid van het vaartuig onontbeerlijke hulpdiensten, is het vaartuig voorzien van een elektrische hoofdkrachtbron. Deze hoofdkrachtbron bestaat ten minste uit twee generatoraggregaten, waarbij één van de generatoren door de hoofdmotor mag worden aangedreven. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan andere middelen aanvaarden mits deze gelijkwaardige elektrische voorzieningen inhouden.
b. Het vermogen van de generatoren, bedoeld in het voorgaande lid, is zodanig dat, met uitzondering van het vermogen dat benodigd is voor het vissen, de verwerking en het conserveren van de vangst, de goede werking van de diensten, bedoeld in artikel 4.3, zesde lid, onder a, wordt verzekerd, indien één van de generatoraggregaten buiten bedrijf is gekomen. Indien echter op vaartuigen met een lengte van minder dan 45 m één generator buiten bedrijf is gekomen, is het slechts vereist dat de goede werking van de voor de voortstuwing en veiligheid van het vaartuig noodzakelijke diensten wordt verzekerd.
c. De elektrische hoofdkrachtbron van het vaartuig is zodanig ingericht dat de diensten, bedoeld in artikel 4.3, zesde lid, onder a, kunnen worden gehandhaafd, ongeacht het toerental en de draairichting van het voortstuwingswerktuig of de schroefas.
d. Indien transformatoren een essentieel onderdeel vormen van de stroomvoorziening, bedoeld in het eerste, tweede en derde lid, zijn deze zodanig ingericht dat dezelfde continuïteit van de stroomvoorziening verzekerd is.

2. a. De hoofdverlichtingsinstallatie is zodanig ingericht dat een brand of ander ongeval in de ruimte of ruimten waarin de elektrische hoofdkrachtbron inclusief eventuele transformatoren is opgesteld, niet de noodverlichtingsinstallatie buiten werking zal stellen.
b. De noodverlichtingsinstallatie is zodanig ingericht dat een brand of ander ongeval in de ruimte of ruimten waarin de elektrische noodkrachtbron inclusief eventuele transformatoren is opgesteld, niet de hoofdverlichtingsinstallatie buiten werking zal stellen.

3. Ten aanzien van vaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren of die hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven geldt dat de navigatielichten, indien zij alleen op elektrische stroom werken, worden gevoed via een apart schakelbord en er adequate controle-voorzieningen voor die lichten worden geïnstalleerd.

Artikel 4.17 Elektrische noodkrachtbron

1. Er wordt voorzien in een onafhankelijk werkende elektrische noodkrachtbron die, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, buiten de ruimten voor machines is opgesteld en die zodanig is uitgevoerd dat de werking niet kan worden beïnvloed door een brand of een storing van de elektrische hoofdkrachtbron.

2. De elektrische noodkrachtbron is in staat om, rekening houdend met startstromen en inschakelverschijnselen van bepaalde verbruikers, gelijktijdig, gedurende 3 uur stroom te leveren aan:
a. de VHF radio-installatie, bedoeld in artikel 9.6, eerste lid, onder a en b, en, indien van toepassing:
1°. de MF radio-installatie, bedoeld in artikel 9.8, eerste lid, onder a en b, en artikel 9.9, eerste lid, onder b en c,
2°. het scheepssatellietstation, bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, onder a, en
3°. de MF/HF radio-installatie, bedoeld in artikel 9.9, tweede lid, onder a en b, en artikel 9.10, eerste lid;
b. interne communicatiemiddelen, brandontdekkingsinstallaties en alarmsignaleringen die in geval van nood zijn vereist;
c. de navigatielichten, indien deze alleen elektrisch zijn uitgevoerd, en de noodverlichting:
1°. bij elke tewaterlatingplaats, zowel aan dek als buitenboord,
2°. in alle dienst- en accommodatiegangen, bij alle trappen en uitgangen,
3°. in ruimten waarin werktuigen of de noodkrachtbron zijn opgesteld,
4°. in controlestations,
5°. in visverwerkingruimten, en
d. de bediening van de noodbrandbluspomp, indien deze aanwezig is.
Ten aanzien van vaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren of die hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven geldt dat de elektrische noodkrachtbron op vaartuigen met een lengte van 45 m of meer gedurende ten minste 8 uur stroom kan leveren voor de in dit artikel vermelde installaties.

3. De elektrische noodkrachtbron kan een generator of een accumulatorenbatterij zijn.

4. a. Indien de elektrische noodkrachtbron een generator is, is deze zowel voorzien van een onafhankelijke brandstoftoevoer als van een doelmatig aanzetsysteem ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Tenzij in een tweede onafhankelijke aanzetinrichting voor de noodgenerator is voorzien, wordt de enige bron met geaccumuleerde energie beveiligd tegen volledige uitputting door de automatische aanzetinrichting.
b. Indien de elektrische noodkrachtbron een accumulatorenbatterij is, is deze in staat zonder wederoplading de noodbelasting op te nemen, waarbij gedurende de gehele ontlaadperiode de spanning van de accumulatorenbatterij binnen 12% boven of onder zijn nominale spanning blijft. Bij het uitvallen van de elektrische hoofdvoeding schakelt de accumulatorenbatterij automatisch op het noodschakelbord en levert ze onmiddellijk stroom aan ten minste de diensten, bedoeld in het tweede lid, onder b en c. Het noodschakelbord is voorzien van een hulpschakelaar waarmee de batterij met de hand kan worden gekoppeld in geval van het uitvallen van de automatische koppelschakelaar.

5. Het noodschakelbord is zo dicht als praktisch mogelijk bij de elektrische noodkrachtbron opgesteld, in overeenstemming met het bepaalde in het eerste lid. Indien de elektrische noodkrachtbron een generator is, is het noodschakelbord in dezelfde ruimte opgesteld, tenzij de werking daardoor nadelig zou worden beïnvloed.

6. Accumulatorenbatterijen die ingevolge dit artikel geplaatst zijn, met uitzondering van die voor de radiozender en -ontvanger in vaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 m bedraagt, zijn in een goed geventileerde ruimte ondergebracht, niet zijnde de ruimte waar het noodschakelbord is opgesteld. Op een daartoe geschikte plaats op het hoofdschakelbord of in de machinecontrolekamer is een aanwijsinrichting aangebracht die aangeeft wanneer de accumulatorenbatterijen, zijnde de elektrische noodkrachtbron, in ontlading zijn. Het noodschakelbord wordt bij normaal bedrijf via een koppelkabel die in het hoofdschakelbord doelmatig tegen overbelasting en kortsluiting is beveiligd, gevoed vanaf het hoofdschakelbord en wordt automatisch ontkoppeld op het noodschakelbord bij het uitvallen van de elektrische hoofdvoeding. Indien het systeem is ingericht voor een bedrijf met terugvoedmogelijkheid, dan is de koppelkabel ook in het noodschakelbord tegen ten minste kortsluiting beveiligd.

7. De noodgenerator en zijn aandrijvend werktuig, en elke noodaccumulatorenbatterij zijn zodanig ingericht en opgesteld dat hun goede werking bij hun nominaal vermogen is verzekerd bij recht liggend vaartuig en bij elke slagzijhoek tot 22,5° of bij een trimhoek voor- of achterover tot 10° of bij enige combinatie van hellinghoeken binnen genoemde grenzen.

8. Er zijn voorzieningen aangebracht voor het adequaat testen van de elektrische noodkrachtbron en de automatische aanzetinrichting, door de bemanning terwijl het vaartuig in bedrijf is.

Artikel 4.18 Voorzorgsmaatregelen tegen schok, brand en andere gevaren van elektrische oorsprong

1. a. Onbeschermde nagelvaste metalen delen van elektrische machines of uitrustingen, die niet zijn bestemd om onder spanning te staan, maar ten gevolge van een defect onder

spanning kunnen geraken, zijn geaard, tenzij de machines of uitrustingen:

1°. worden gevoed met een spanning niet hoger dan 50 V gelijkspanning of 50 V wisselspanning tussen de geleiders, met dien verstande dat spaartransformatoren voor het verkrijgen van de genoemde wisselspanning niet mogen worden gebruikt;

2°. worden gevoed met een spanning niet hoger dan 250 V, verkregen van een beschermingstransformator waarop slechts één verbruiker is aangesloten, of

3°. zijn geconstrueerd volgens het principe van dubbele isolatie.

b. Draagbare elektrische uitrusting werkt bij een veilige spanning, waarbij onbeschermde metalen delen van dergelijke uitrusting die niet zijn bestemd om onder spanning te staan, maar ten gevolge van een defect onder spanning kunnen geraken, zijn geaard. Bij ministeriële regeling kunnen aanvullende voorzorgsmaatregelen worden geëist voor looplampen, gereedschap of soortgelijke apparatuur voor gebruik in besloten of uitzonderlijk vochtige ruimten waar bepaalde risico's in verband met de geleidbaarheid kunnen optreden.

c. Alle elektrische toestellen zijn zo geconstrueerd en geïnstalleerd dat zij geen letsel kunnen veroorzaken wanneer ze op de normale wijze worden behandeld of aangeraakt.

2. Hoofd- en noodschakelborden zijn zodanig geplaatst en ingericht, dat zij zonder gevaar voor het aanwezige personeel gemakkelijk toegang geven tot de apparatuur en verdere uitrusting. De zijkanten en de achterzijde en zo nodig de voorzijde zijn doelmatig beschermd. Aan de voorzijde van deze schakelborden zijn geen onbeschermde stroomvoerende delen aangebracht waarvan de spanning ten opzichte van aarde hoger is dan 50 V. Waar nodig moeten aan voor- en achterzijde matten of roosters van niet-elektrisch-geleidend materiaal aanwezig zijn.

3. a. Het casco van een vaartuig met een lengte van 75 m of meer wordt niet gebruikt als terugleider voor kracht, verwarming of verlichting.

b. Het bepaalde onder a is, onder door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde omstandigheden, niet van toepassing op het gebruik van:

1°. kathodische beschermingen die werken met opgedrukte stroom,

2°. systemen van beperkte omvang die plaatselijk zijn geaard, of

3°. inrichtingen voor controle van de isolatieweerstand mits de stroom onder de meest ongunstige omstandigheid niet meer bedraagt dan 30 mA.

c. Indien het casco als terugleider wordt gebruikt, zijn alle eindgroepen, zijnde alle stroomkringen achter de laatste beveiliging, dubbelpolig en zijn de verbindingen met het casco op toegankelijke plaatsen tot stand gebracht, zodanig dat zij gemakkelijk kunnen worden gecontroleerd en losgemaakt voor het verrichten van isolatiemetingen.

4. a. Indien een niet-geaard primair of secundair verdeelsysteem wordt gebruikt voor kracht, verwarming of verlichting, is dit voorzien van een middel voor de voortdurende controle van de isolatieweerstand ten opzichte van aarde.

b. Indien het verdeelsysteem in overeenstemming is met het bepaalde in het voorgaande lid en een voltage wordt toegepast dat hoger is dan 50 V gelijkspanning of 50 V wisselspanning tussen de geleiders, is dit voorzien van een middel voor de voortdurende controle van de isolatieweerstand ten opzichte van aarde, dat een hoorbare of zichtbare aanwijzing geeft in geval van een te lage isolatieweerstand.

c. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat verdeelsystemen die worden gevoed met een voltage niet hoger dan 250 V gelijkstroom of 250 V wisselstroom tussen de geleiders en waarop een beperkt aantal verbruikers zijn aangesloten, overeenstemmen met het bepaalde onder a.

5. a. Behalve daar waar het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in bijzondere omstandigheden zulks anders toestaat, zijn alle metalen omhulsels en afschermingen van kabels elektrisch ononderbroken en geaard.
b. Alle elektrische kabels zijn ten minste van het brandvertragende type en op zodanige wijze aangebracht dat de oorspronkelijke brandvertragende eigenschappen niet worden aangetast. Indien bijzondere omstandigheden dit noodzakelijk maken, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het gebruik toestaan van speciale kabeltypen, zoals hoogfrequent kabels, die niet voldoen aan het voorafgaande.
c. Kabels of bedradingen ten behoeve van essentiële of noodkracht-installaties, verlichting en interne communicatie of signaalinrichtingen zijn, voorzover uitvoerbaar, op zodanige wijze aangelegd dat zij niet door kombuizen, ruimten voor machines van categorie A als bedoeld in artikel 5.2, veertiende lid, en andere ruimten met groot brandrisico en wasserijen, visverwerkingruimten en andere ruimten met een hoog vochtigheidsgehalte lopen. Verbindingskabels tussen brandbluspompen en het noodschakelbord, die door ruimten lopen met een groot brandrisico, zijn van het brandwerend type. Waar mogelijk zijn al deze kabels op zodanige wijze gelegd dat buiten bedrijf raken door opwarming van schotten, veroorzaakt door een brand in een aangrenzende ruimte, wordt voorkomen.
d. Indien er kabels zijn aangebracht in ruimten waar brand of een explosie kan plaats vinden naar aanleiding van een elektrische fout in die ruimte, zijn er ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorzorgsmaatregelen tegen deze gevaren genomen.
e. Elektrische leidingen en bedrading zijn zodanig aangebracht, dat beschadiging door schavielen of anderszins wordt voorkomen.
f. De aansluitingen en aftakkingen van elke leiding zijn zodanig uitgevoerd, dat de oorspronkelijke elektrische, mechanische, brandvertragende en waar nodig brandwerende eigenschappen van de leiding behouden blijven.
g. Leidingen die in koelruimten zijn aangebracht zijn geschikt voor gebruik bij lage temperaturen en bij een hoge vochtigheidsgraad.

6. a. Iedere afzonderlijke stroomkring is tegen kortsluiting beveiligd.
Iedere afzonderlijke stroomkring is tevens tegen overbelasting beveiligd, uitgezonderd de stroomkringen, bedoeld in artikel 4.13.
b. De waarde of afstelling van het overbelastingsrelais voor elke stroomkring is permanent aangegeven ter plaatse van het betreffende relais.

7. Verlichtingsarmaturen zijn zodanig uitgevoerd, dat geen temperatuurstijging kan ontstaan, die schade aan de kabels en bedrading kan veroorzaken of waardoor omringend materiaal uitzonderlijk warm kan worden.

8. Alle stroomkringen voor verlichting en krachtaansluitingen die uitkomen in een ruimte waar gevaar voor brand of explosie bestaat zijn voorzien van schakelaars buiten die ruimte.

9. a. Behuizingen waar accumulatorenbatterijen zijn opgesteld zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geconstrueerd en geventileerd.
b. Elektrisch en andere uitrusting die een ontstekingsbron kunnen vormen voor brandbare dampen zijn niet toegestaan, behalve als dit volgens het bepaalde in het tiende lid is toegestaan.
c. Een accumulatorenbatterij mag niet in accommodatieruimten zijn opgesteld, tenzij hermetisch gesloten batterijen worden geïnstalleerd.

10. In alle ruimten waar brandbare gasmengsels zich kunnen verzamelen en in elke ruimte, voornamelijk bestemd voor een accumulatorenbatterij, zijn geen elektrische inrichtingen aangebracht, tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat deze:
a. noodzakelijk zijn vanwege bedrijfstechnische redenen,
b. van een soort zijn die het betreffende mengsel niet kan ontsteken,
c. geschikt zijn voor de betreffende ruimte, en
d. van een goedgekeurd, explosieveilig type zijn voor gebruik daar waar stof, dampen of gassen aanwezig kunnen zijn.

11. Op alle houten masten of topmasten zijn bliksemafleiders aangebracht. Op vaartuigen die van niet-geleidende materialen zijn vervaardigd, zijn de bliksemafleiders door middel van geschikte geleiders verbonden met een koperen plaat die ruimschoots onder de waterlijn van de romp van het vaartuig is bevestigd.

§ 4. Tijdelijk onbemande machinekamers

Artikel 4.19 Brandbeveiliging

Brandbeveiliging

1. Bijzondere aandacht wordt gegeven aan de afscherming van hogedruk brandstofleidingen. Waar praktisch uitvoerbaar worden lekkages van deze leidingsystemen in een doelmatige afvoertank opgevangen, die is voorzien van een hoogniveau-alarm.

2. Wanneer brandstofdagtanks automatisch of door middel van afstandsbediening worden gevuld, wordt een inrichting aangebracht teneinde overlopen te voorkomen. Dit voorschrift is eveneens van toepassing op andere inrichtingen voor de automatische behandeling van brandbare vloeistoffen, met inbegrip van brandstofcentrifuges, die zo mogelijk zijn geïnstalleerd in een speciale ruimte voor centrifuges en hun voorwarmers.

3. Wanneer brandstofdagtanks of bezinktanks zijn voorzien van een verwarmingsinrichting, is, indien het vlampunt van de brandstofolie kan worden overschreden, een hoogtemperatuuralarm aangebracht.

Branddetectie

4. Een goedgekeurde brandontdekkingsinstallatie, werkend volgens het principe van zelfbewaking, met inbegrip van een mogelijkheid voor het periodiek beproeven, is aangebracht in ruimten voor machines.

5. De ontdekkingsinstallatie alarmeert zowel hoorbaar als zichtbaar in het stuurhuis en wordt in voldoende en daartoe geschikte ruimten gehoord en waargenomen door aan boord aanwezige personen, wanneer het vaartuig is afgemeerd.

6. De brandontdekkingsinstallatie wordt bij het uitvallen van de hoofdkrachtbron automatisch gevoed door een noodkrachtbron.

7. Inwendige verbrandingsmotoren met een vermogen van 2500 kW of meer zijn voorzien van oliemistdetectie in de krukkast of van temperatuurmeting van de lagers of van een gelijkwaardige voorziening.

Brandbestrijding

8. Er is een vast aangebrachte brandblusinstallatie die ten genoegen is van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie en die voldoet aan het bepaalde in de artikelen 5.22 en 5.40.

9. Aan boord van een vaartuig waarvan de lengte 75 m of meer bedraagt, zijn voorzieningen getroffen voor een onmiddellijke waterlevering uit de hoofdbrandblusleiding, hetzij:
a. door middel van afstandbediening van één van de hoofdbrandbluspompen vanuit het stuurhuis en vanuit het brandcontrolestation, indien dit aanwezig is, hetzij
b. door middel van het voortdurend onder druk houden van de hoofdbrandblusleiding, met dien verstande dat in dat geval voorzieningen zijn getroffen teneinde beschadiging van de hoofdbrandblusleiding door bevriezing te voorkomen.

10. Het onderhoud van de brandwerendheid van de ruimten voor machines, van de plaats waar de bedieningsapparatuur van de brandblusinstallatie is samengebracht en van het veiligheidssysteem als bedoeld in artikel 4.24, met inbegrip van ventilatie en brandstofpompen, is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Onverminderd het bepaalde in hoofdstuk 5 kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie daartoe aanvullende brandblustoestellen, brandbestrijdingsmiddelen alsmede persluchttoestellen voorschrijven.

Artikel 4.20 Beveiliging tegen vervuld raken

1. Vullings in ruimten voor machines zijn voorzien van een hoogniveau-alarm waarvan de goede werking binnen de normale toestanden van stuur- en koplast is verzekerd. Deze bilge-alarminstallatie kan daar, waar voortdurend de wacht wordt gehouden, een hoorbaar en zichtbaar alarmsignaal in werking stellen.

2. De bedieningsplaats van elke afsluiter die deel uitmaakt van een zee-inlaat, een uitlaat beneden de waterlijn of een bilge-ejector, is zodanig gelegen dat er voldoende tijd is om deze afsluiters te bedienen in het geval dat water de ruimte binnenstroomt.

Artikel 4.21 Verbindingen

Aan boord van een vaartuig met een lengte van 75 m of meer is één van de twee afzonderlijke communicatiemiddelen, bedoeld in artikel 4.7, een doeltreffende spreekverbinding. Een aanvullende doeltreffende spreekverbinding is aangebracht tussen het stuurhuis en de verblijven van de werktuigkundigen.

Artikel 4.22 Alarminstallatie

1. Er is een alarminstallatie aangebracht die elke storing die verholpen dient te worden, aangeeft.

2. a. De alarminstallatie geeft in de ruimte voor machines een hoorbaar alarmsignaal en geeft elke afzonderlijke alarmfunctie op een doelmatige plaats zichtbaar aan. Aan boord van een vaartuig waarvan de lengte minder dan 45 m bedraagt, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat de installatie elke afzonderlijke alarmfunctie alleen in het stuurhuis hoorbaar en zichtbaar aangeeft.

b. Aan boord van een vaartuig waarvan de lengte 45 m of meer bedraagt, is de alarminstallatie verbonden met de hutten van de werktuigkundigen door middel van een keuzeschakelaar naar elke hut en met het dagverblijf van de werktuigkundigen, indien dit aanwezig is. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan andere voorzieningen toestaan die dezelfde veiligheid waarborgen.

c. Aan boord van een vaartuig waarvan de lengte 45 m of meer bedraagt, treedt een algemeen werktuigkundigenalarm en een alarm op de brug, bestemd voor de personen die de wacht houden, in werking indien op enige alarmfunctie geen acht is geslagen binnen een tijdsverloop dat ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is.

d. Op de brug treden hoorbare en zichtbare alarmen in werking in elke situatie die handelend optreden van de verantwoordelijke wachtdoende persoon vereist, of die onder zijn aandacht moet worden gebracht.

e. De alarminstallatie is, voorzover uitvoerbaar, ontworpen volgens een principe dat het optreden van fouten uitsluit.

3. De alarminstallatie:

a. wordt ononderbroken gevoed met een voorziening voor het automatisch overschakelen op een noodvoeding ingeval de normale voeding wegvalt en

b. alarmeert in het geval een storing in de normale voeding optreedt.

4. a. De alarminstallatie kan tegelijkertijd meer dan één storing aangeven. Het accepteren van een alarm mag het doorkomen van een ander alarm niet verhinderen.

b. Acceptatie van iedere alarmtoestand op de plaatsen, bedoeld in het tweede lid, wordt aangegeven op de plaatsen waar de alarmtoestand werd gemeld. Een alarmtoestand blijft gehandhaafd totdat deze is geaccepteerd, terwijl de zichtbare aanduidingen van afzonderlijke alarmen zichtbaar blijven totdat de storing verholpen is, waarna het alarmsysteem automatisch terugkeert in de normale bedrijfstoestand.

Artikel 4.23 Bijzondere voorschriften voor machine- en ketelinstallaties en elektrische installaties

1. Aan boord van een vaartuig waarvan de lengte 75 m of meer bedraagt, wordt de elektrische energievoorziening als volgt verzorgd:

a. indien de energievoorziening in de regel kan worden verzorgd door één generator, zijn doelmatige voorzieningen voor het afschakelen van niet-belangrijke elektrische gebruikers getroffen, teneinde de energielevering ten dienste van de noodzakelijke werktuigen bestemd voor de voortstuwing en de besturing van het vaartuig te kunnen waarborgen. Er zijn passende voorzieningen aanwezig voor het automatisch starten en op het hoofdnet schakelen van een «stand-by» generator bij het uitvallen van de te werk staande generator, waarbij deze generator van voldoende capaciteit is om de voortstuwing en de besturing van het schip te kunnen verzekeren door automatisch starten van de hiervoor belangrijke werktuigen, waar nodig met behulp van een volgorde schakeling. Ten genoegen van het

Hoofd van de Scheepvaartinspectie kunnen voorzieningen worden aangebracht voor het op afstand starten en op het hoofdnet schakelen van de «stand-by» generator, alsmede voorzieningen voor het bij herhaling op afstand starten van belangrijke hulpwerktuigen, en

b. indien de energievoorziening in de regel wordt verzorgd door meer dan één generatoraggregaat tegelijkertijd, zijn voorzieningen getroffen, met inbegrip van voorzieningen voor verdeling van de belasting, waardoor bij het uitvallen van één van de generatoraggregaten, de overblijvende aggregaten zonder overbelasting in bedrijf blijven om de voortstuwing en de besturing te kunnen waarborgen.

2. In geval «stand-by» hulpwerktuigen worden vereist voor andere, voor de voortstuwing noodzakelijke hulpwerktuigen, worden automatische omschakelinrichtingen toegepast. Een automatische omschakeling wordt door middel van een alarm aangegeven.

3. Automatisch regel- en alarmsystemen voldoen aan de volgende voorschriften:

a. het regelsysteem is zodanig uitgevoerd dat de diensten die nodig zijn voor de werking van het hoofdvoortstuwingswerktuig en de hulpwerktuigen, door de noodzakelijke automatische voorzieningen zijn verzekerd,

b. voorzieningen zijn getroffen om de aanzetluchtdruk op het vereiste niveau te houden wanneer verbrandingsmotoren voor de voortstuwing worden gebruikt,

c. een alarmsysteem dat voldoet aan het bepaalde in artikel 4.22 is aangebracht voor alle belangrijke drukken, temperaturen, vloeistofniveaus en andere van belang zijnde parameters, en

d. indien van toepassing is een centrale post ingericht met de noodzakelijke alarm- en instrumentenpanelen, welke elk alarm kunnen aangeven.

Artikel 4.24 Veiligheidssysteem

Een veiligheidssysteem is aangebracht teneinde te verzekeren dat een ernstige storing aan de te werk staande werktuigen of ketels, welke een direct gevaar oplevert, automatisch het desbetreffende gedeelte van de installatie zal uitschakelen, waarbij tevens een alarm wordt gegeven. Het stopzetten van de voortstuwingsinstallatie mag niet automatisch plaatsvinden, behalve in die gevallen welke tot ernstige schade, algeheel onklaar raken of explosie zouden kunnen leiden. Indien voorzieningen zijn aangebracht welke het stopzetten van het hoofdvoortstuwingswerktuig ongedaan kunnen maken, zijn deze voorzieningen zodanig uitgevoerd dat ongewild gebruik ervan niet mogelijk is. Wanneer zulk een voorziening is gebruikt, wordt dit zichtbaar aangegeven.

HOOFDSTUK 5 BESCHERMING TEGEN, ALSMEDE OPSPOREN, BLUSSEN EN BESTRIJDEN VAN BRAND

§ 1. Algemeen

Artikel 5.1 Algemeen

Een van de volgende methoden van bescherming tegen brand wordt toegepast in accommodaties en dienstruimten.

a. Methode IF – het aanbrengen van scheidingsschotten van onbrandbare kwaliteit van klasse «B» of «C», in het algemeen zonder dat daarbij een brandontdekkingsinstallatie of een sprinklersysteem in de ruimten voor accommodatie en de dienstruimten is aangebracht, of:

b. Methode IIF – het installeren van een automatische sprinkler- en brandalarminstallatie voor het ontdekken en blussen van brand in alle ruimten waarin brand kan ontstaan, in het algemeen zonder beperkingen ten aanzien van het type scheidingsschotten, of:

c. Methode IIIF – het installeren van een automatische brandalarm- en -ontdekkingsinstallatie in alle ruimten waarin brand kan ontstaan, in het algemeen zonder beperkingen ten aanzien van het type scheidingsschotten, met dien verstande dat de oppervlakte van enige accommodatieruimte of -ruimten die door een schot van klasse «A» of «B» wordt begrensd, niet groter mag zijn dan 50 m^2 . Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor ruimten voor algemeen gebruik een grotere oppervlakte toestaan.

De bepaling inzake de toepassing van onbrandbare materialen bij de constructie en isolatie van de scheidingsschotten van ruimten voor machines, controlestations en dergelijke, en de bescherming van trapomsluitingen en gangen is voor alle drie de methoden gelijk.

Artikel 5.2 Omschrijvingen

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1. onbrandbaar materiaal: een materiaal dat noch brandt, noch ontvlambare gassen in voldoende hoeveelheid afgeeft om bij verhitting tot ongeveer 750°C tot zelfontbranding over te gaan, hetgeen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moet worden aangetoond door middel van een door hem aanvaarde beproevingsmethode. Elk ander materiaal is brandbaar materiaal;

2. een standaard brandproef: een proef waarbij gedeelten van de betrokken schotten of dekken in een proefoven blootgesteld worden aan temperaturen die ongeveer overeenkomen met de standaard tijdtemperatuurkromme. De gedeelten van de betrokken schotten of dekken moeten een blootgestelde oppervlakte hebben van ten minste 4,65 m^2 en een hoogte (of lengte van het dek) van 2,44 m; zij moeten zo nauwkeurig mogelijk overeenkomen met de voorgenomen constructie en waar nodig ten minste één naad bevatten. Met de standaard tijdtemperatuurkromme wordt bedoeld een gelijkmatig verlopende kromme door de volgende punten gemeten boven de aanvankelijke temperatuur in de oven:

oorspronkelijke binnentemperatuur van de oven	20°C
na 5 minuten	576°C
na 10 minuten	679°C
na 15 minuten	738°C
na 30 minuten	841°C
na 60 minuten	945°C

3. schotten van klasse «A»: schotten en dekken die aan de volgende eisen voldoen:

a. zij moeten geconstrueerd zijn van staal of van ander gelijkwaardig materiaal,

b. zij moeten voldoende verstijfd zijn,

c. zij moeten tot aan het einde van de standaard brandproef van één uur de doortocht van rook en vlammen kunnen verhinderen, en

d. zij moeten zodanig geïsoleerd zijn met goedgekeurde onbrandbare materialen dat de gemiddelde temperatuur aan de niet blootgestelde zijde niet meer dan 139°C boven de begintemperatuur stijgt, noch de temperatuur op enig punt, de naden inbegrepen, meer dan 180°C boven de begintemperatuur stijgt binnen de onderstaand aangegeven tijd:

Klasse «A-60»	60 minuten
Klasse «A-30»	30 minuten
Klasse «A-15»	15 minuten
Klasse «A-0»	0 minuten

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan beproeving eisen van een prototype van een schot of een dek teneinde zekerheid te verkrijgen dat dit voldoet aan bovengenoemde eisen omtrent stijfheid, doorlaten van rook en vlammen en temperatuurstijging;

4. schotten van klasse «B»: schotten, dekken, plafonds of beschietingen die aan de volgende eisen voldoen:

a. zij moeten tot aan het einde van het eerste half uur van de standaard brandproef de doortocht van vlammen kunnen verhinderen;

b. zij moeten een zodanig isolerend vermogen hebben dat de gemiddelde temperatuur aan de niet blootgestelde zijde niet meer dan 139°C boven de begintemperatuur stijgt, noch de temperatuur op enig punt, de naden inbegrepen, meer dan 225°C boven de begintemperatuur stijgt binnen de onderstaand aangegeven tijd:

Klasse «B-15»	15 minuten
Klasse «B-0»	0 minuten

c. zij moeten zijn opgebouwd uit goedgekeurde, onbrandbare materialen waarbij alle materialen die gebruikt worden voor schotten van klasse «B» en voor het aanbrengen daarvan, onbrandbaar dienen te zijn, behoudens dat brandbare fineerlagen kunnen worden toegestaan onder voorwaarde dat die voldoen aan de daarop van toepassing zijnde voorschriften van dit hoofdstuk.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan de beproeving eisen van een prototype van een schot van klasse «B», teneinde zekerheid te verkrijgen dat dit voldoet aan bovengenoemde eisen omtrent het doorlaten van vlammen en de temperatuurstijging;

5. schotten van klasse «C»: schotten en dekken welke zijn opgebouwd uit goedgekeurde onbrandbare materialen. Zij behoeven niet te voldoen aan eisen betreffende het doorlaten van rook en vlammen of de beperking van de temperatuurstijging. Brandbare fineerlagen kunnen worden toegestaan onder voorwaarde dat die voldoen aan de daarop van toepassing zijnde voorschriften van dit hoofdstuk;

6. schotten van klasse «F»: schotten, dekken, plafonds of beschietingen die aan de volgende eisen voldoen:

a. tot aan het einde van het eerste half uur van de standaard brandproef de doortocht van vlammen kunnen verhinderen, en

b. een zodanig isolerend vermogen hebben dat de gemiddelde temperatuur aan de niet blootgestelde zijde tot aan het einde van het eerste half uur van de standaard brandproef niet meer dan 139°C boven de begintemperatuur stijgt, noch de temperatuur op enig punt, de naden inbegrepen, meer dan 225°C boven de begintemperatuur stijgt. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een beproeving eisen van een prototype van een schot van klasse «F», teneinde zekerheid te verkrijgen dat dit voldoet aan bovengenoemde eisen omtrent stijfheid, doorlaten van rook en vlammen en temperatuurstijging;

7. doorlopende plafonds of beschietingen van klasse «B»: plafonds of beschietingen van klasse «B» die slechts eindigen bij een schot van klasse «A» of «B»;

8. staal of ander gelijkwaardig materiaal: staal, of elk ander materiaal dat zelf of door middel van isolatiemateriaal een brandwerendheid heeft die gelijkwaardig is aan die van staal tot aan het einde van de van toepassing zijnde standaard brandproef (bijvoorbeeld een aluminiumlegering, voorzien van een doeltreffende isolatie);

9. laag vlamverspreidend vermogen: de eigenschap die aangeeft dat het aldus aangeduide oppervlak de vlamuitbreiding op voldoende wijze kan beperken en die ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond door middel van de FTP-Code;

10. accommodatieruimten: ruimten voor algemeen gebruik, gangen, toiletten, hutten, kantoren, ziekenverblijven, bioscopen, ontspanningsruimten, afzonderlijke pantry's zonder voorzieningen om te koken en soortgelijke ruimten;

11. ruimten voor algemeen gebruik: die delen van de ruimten voor accommodatie die in gebruik zijn als portalen, eetzalen, salons, en soortgelijke permanent ingesloten ruimten;

12. dienstruimten: ruimten die gebruikt worden voor kombuizen, pantry's met voorzieningen om te koken, kasten en voorraadkamers, werkplaatsen die geen deel uitmaken van de ruimten voor machines, en soortgelijke ruimten, alsmede de bijbehorende schachten;

13. controlestations: ruimten waarin de radio-installatie van het vaartuig, de voornaamste navigatiemiddelen of de elektrische noodkrachtbron zijn ondergebracht of die waarin de uitrusting voor de brandmelding of de brandcontrole is samengebracht;

14. ruimten voor machines van categorie A: alle ruimten waarin zijn ondergebracht:

a. verbrandingsmotoren of gasturbines, die worden gebruikt als hoofdvoortstuwingswerktuig;

b. verbrandingsmotoren of gasturbines, andere dan die worden gebruikt als hoofdvoortstuwingswerktuig indien zodanige werktuigen een gezamenlijk vermogen hebben van niet minder dan 375 kW, of

c. met olie gestookte ketels of oliestookinrichtingen;

15. ruimten voor machines: alle ruimten voor machines van categorie A en alle andere ruimten waarin voortstuwingswerktuigen, ketels, oliestookinrichtingen, stoommachines, verbrandingsmotoren en gasturbines, generatoren, stuurinrichtingen, belangrijke elektrische werktuigen, olielaadstations, koelmachine-installaties, stabilisatie-inrichtingen, luchtverversings- en luchtbehandelinginstallaties zijn ondergebracht en soortgelijke ruimten, alsmede de bijbehorende schachten.

§ 2. Brandbeveiligingsmaatregelen op vaartuigen waarvan de lengte 60 m of meer bedraagt

Artikel 5.3 Constructie

1. De romp, de bovenbouw, structurele schotten, dekken en dekhuizen zijn van staal of ander, gelijkwaardig materiaal vervaardigd, tenzij anders is aangegeven in het vierde lid.

2. De isolatie van onderdelen van schotten van klasse «A» of «B», die van aluminiumlegering zijn vervaardigd, met uitzondering van die welke naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie niet lastdragend zijn, is zodanig dat de temperatuur van de metalen kern van de constructie gedurende de van toepassing zijnde brandproef te eniger tijd niet meer dan 200°C boven de temperatuur van de omgeving stijgt.

3. Bijzondere aandacht wordt geschonken aan de isolatie van onderdelen van stutten, stijlen en andere delen van de constructie die van aluminiumlegering zijn vervaardigd en die nodig zijn ter ondersteuning van de plaatsen voor de opstelling en het te water brengen van en de inscheping in de groepsreddingsmiddelen, en van schotten van klasse «A» en «B», teneinde zeker te stellen:

a. dat voor dergelijke constructiedelen die de plaatsen met de groepsreddingsmiddelen en schotten van klasse «A» steunen, de grens voor de temperatuurstijging, genoemd in het tweede lid, aan het einde van een uur zal gelden, en

b. dat voor dergelijke constructiedelen die schotten van klasse «B» ondersteunen, de grens voor de temperatuurstijging, genoemd in tweede lid, aan het einde van een half uur zal gelden.

4. Kappen en schachten van ruimten voor machines van categorie A zijn van staal en zijn naar behoren geïsoleerd, terwijl de eventuele openingen daarin doelmatig zijn aangebracht en zijn voorzien van middelen om uitbreiding van brand tegen te gaan.

Artikel 5.4 Schotten binnen ruimten voor accommodatie en dienstruimten

1. Binnen ruimten voor accommodatie en dienstruimten zijn alle schotten van klasse «B» opgetrokken van dek tot dek en strekken zij zich uit tot de huid of tot andere begrenzingswanden, tenzij aan beide zijden van de schotten doorlopende plafonds of beschietingen van klasse «B» of beide zijn aangebracht, in welk geval het schot mag eindigen bij het doorlopende plafond of de doorlopende beschieting.

2. *Methode IF:* alle schotten die niet ingevolge het bepaalde in dit artikel of andere artikelen van deze paragraaf van klasse «A» of «B» zijn, zijn ten minste schotten van klasse «C».

3. *Methode IIF:* de constructie van schotten die niet ingevolge het bepaalde in dit artikel of andere artikelen van deze paragraaf van klasse «A» of «B» zijn, is niet aan beperking onderworpen, behoudens in die gevallen waarin schotten van klasse «C» zijn vereist overeenkomstig tabel 1 in artikel 5.7.

4. *Methode IIIF:* de constructie van schotten die niet ingevolge het bepaalde in dit artikel of andere artikelen van deze paragraaf van klasse «A» of «B» zijn, is niet aan beperkingen onderworpen. De oppervlakte van enige ruimte of ruimten voor accommodatie die door een doorlopend schot van klasse «A» of «B» worden begrensd, bedraagt in geen geval meer dan 50 m^2, behoudens in die gevallen waarin schotten van klasse «C» zijn vereist overeenkomstig tabel 1 in artikel 5.7. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor ruimten voor algemeen gebruik echter een grotere oppervlakte toestaan.

Artikel 5.5 Bescherming van trappen en liftschachten in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations

1. Trappen die niet meer dan twee dekken bedienen zijn ten minste op een niveau beschermd door schotten van klasse «B 0» en zelfsluitende deuren. Liften die niet meer dan twee dekken bedienen, zijn omsloten door schotten van klasse «A 0», die op beide niveaus zijn voorzien van stalen deuren. Trappen en liftschachten die meer dan twee dekken

bedienen, zijn ten minste omsloten door schotten van klasse «A 0» en zijn beschermd door zelfsluitende deuren op alle niveaus.

2. Het constructieve deel van alle trappen is van staal, behalve wanneer het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het gebruik van ander, gelijkwaardig materiaal toestaat.

Artikel 5.6 Deuren in brandwerende schotten

1. Deuren hebben een brandwerend vermogen dat, voor zover als praktisch mogelijk is, gelijkwaardig is aan dat van het schot waarin zij zijn aangebracht. Deuren en deurkozijnen in schotten van klasse «A» zijn van staal. Deuren in schotten van klasse «B» zijn van onbrandbaar materiaal. Deuren aangebracht in begrenzingsschotten van ruimten voor machines van categorie A, zijn zelfsluitend en redelijk gasdicht. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan het gebruik van brandbare materialen toestaan in deuren die hutten scheiden van de eigen bijbehorende sanitaire ruimten, zoals douchecellen, indien methode IF is toegepast.

2. Deuren die zelfsluitend moeten zijn, zijn niet voorzien van vastzethaken. Vastzetinrichtingen mogen evenwel worden toegepast indien deze zijn voorzien van op afstand bediende ontkoppelingsinrichtingen van een type dat de deur doet sluiten indien het systeem in het ongerede geraakt.

3. Ventilatieopeningen mogen zijn aangebracht in en onder deuren in schotten van gangen, met dien verstande dat dergelijke openingen niet mogen zijn aangebracht in en onder deuren van trapomsluitingen. De openingen in deuren zijn uitsluitend in de onderste helft van een deur aangebracht. Indien een dergelijke opening zich bevindt in of onder een deur, bedraagt de totale oppervlakte van deze opening of openingen niet meer dan 0,05 m2. Indien een dergelijke opening in een deur is aangebracht, is deze voorzien van een rooster van onbrandbaar materiaal.

4. Waterdichte deuren behoeven niet geïsoleerd te zijn.

Artikel 5.7 Brandwerendheid van schotten en dekken

1. Behalve aan de specifieke bepalingen voor brandwerendheid van schotten en dekken die elders in deze paragraaf worden voorgeschreven, voldoet de brandwerendheid van schotten en dekken ten minste aan de eisen zoals voorgeschreven in de onderstaande tabellen 1 en 2.

2. Bij het gebruik van de tabellen gelden de volgende bepalingen:
a. de tabellen 1 en 2 zijn van toepassing op onderscheidenlijk schotten en dekken die aan elkaar grenzende ruimten scheiden, en
b. ter bepaling van de passende normen voor de brandwerendheid die moeten worden aangelegd voor schotten en dekken tussen aan elkaar grenzende ruimten, zijn deze ruimten als volgt ingedeeld op grond van hun brandrisico:
1°. Controlestations (1):
– ruimten waarin de noodkrachtbronnen en de voorzieningen voor de noodverlichting zijn ondergebracht;
– stuurhuis en kaartenkamer;

– ruimten waarin de radio-installatie van het vaartuig is ondergebracht;
– ruimten ten behoeve van brandblussing, stations voor brandcontrole en brandmelding;
– controleruimte voor de voortstuwingsinstallatie, indien deze is gelegen buiten de ruimten voor machines;
– ruimten waarin de brandalarmeringsapparatuur bijeen is gebracht.

2°. Gangen (2):
– gangen en portalen.

3°. Ruimten voor accommodatie (3):
– ruimten als bedoeld in artikel 5.2, de onderdelen 10 en 11, met uitzondering van gangen.

4°. Trappen (4):
– binnentrappen, liften en roltrappen, die niet geheel binnen de ruimten voor machines liggen, alsmede de bijbehorende ingesloten ruimten. In dit verband wordt een trap die slechts op één niveau is ingesloten beschouwd als een deel van de ruimte waarin hij niet door een brandwerende deur is gescheiden.

5°. Dienstruimten die in geringe mate brandgevaarlijk zijn (5):
– bergkasten en bergplaatsen die een oppervlakte hebben van minder dan 2 m^2, droogkamers en wasserijen.

6°. Ruimten voor machines van categorie A (6):
– ruimten als bedoeld in artikel 5.2, onderdeel 14.

7°. Andere ruimten voor machines (7):
– ruimten als bedoeld in artikel 5.2, onderdeel 15, alsmede ruimten waar vis tot vismeel wordt verwerkt, doch met uitzondering van ruimten voor machines van categorie A.

8°. Laadruimten (8):
– alle ruimten die gebruikt worden voor lading, met inbegrip van ladingolietanks, alsmede schachten en luikhoofden van zodanige ruimten.

9°. Dienstruimten die in hoge mate brandgevaarlijk zijn (9):
– kombuizen, pantry's die voorzien zijn van kooktoestellen, verfhutten, lampenhutten, bergkasten en bergplaatsen die een oppervlakte hebben van 2 m^2 of meer, alsmede werkplaatsen die geen deel uitmaken van de ruimten voor machines.

10°. Open dekken (10):
– open dekruimten en gesloten wandelgangen, ruimten waar vis in rauwe staat wordt verwerkt, ruimten waar vis wordt schoongespoeld en soortgelijke ruimten die niet brandgevaarlijk zijn;
– luchtruimten buiten de bovenbouwen en dekhuizen.

De titel van elke categorie moet meer als omschrijving dan als beperking worden beschouwd. Het tussen haakjes geplaatste nummer achter elke categorie verwijst naar de desbetreffende kolom of rij in de tabellen.

Tabel 1 – Brandwerendheid van schotten die aan elkaar grenzende ruimten scheiden

Ruimten		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Controlestations	(1)	A-0[e]	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*
Gangen	(2)		C	B-0	B-0 A-0[c]	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Ruimten voor accommodatie	(3)			C[a,b]	B-0 A-0[c]	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Trappen	(4)				B-0 A-0[c]	B-0 A-0[c]	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Dienstruimten die in geringe mate brandgevaarlijk zijn	(5)					C	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Ruimten voor machines van categorie A	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*
Andere ruimten voor machines	(7)							A-0[d]	A-0	A-0	*
Laadruimten	(8)								*	A-0	*
Dienstruimten die in hoge mate brandgevaarlijk zijn	(9)									A-0[d]	*
Open dekken	(10)										-

Noten: (zie tabel 2)

Tabel 2 – Brandwerendheid van dekken die aan elkaar grenzende ruimten scheiden

Ruimten onder	Ruimte boven	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Controlestations	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Gangen	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Ruimten voor accommodatie	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Trappen	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Dienstruimten die in geringe mate brandgevaarlijk zijn	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Ruimten voor machines van categorie A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60	A-30	A-60	*
Andere ruimten voor machines	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*
Laadruimten	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*
Dienstruimten die in hoge mate brandgevaarlijk zijn	(9)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0[d]	*
Open dekken	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	-

Noten: Onderstaande noten gelden, voorzover van toepassing, voor zowel tabel 1 als tabel 2.

a) Bij de brandbescherming volgens methode IIF en IIIF worden geen bijzondere eisen aan deze schotten gesteld.

b) Bij de toepassing van methode IIIF moeten schotten van klasse «B-0» zijn aangebracht tussen ruimten of groepen van ruimten met een oppervlakte van 50 m² of meer.

c) Ter verduidelijking van hetgeen van toepassing is, zie de artikelen 5.4 en 5.5.

d) Indien ruimten onder dezelfde nummercategorie vallen en de letter [d] staat vermeld, wordt een schot of dek met een brandwerendheid zoals aangegeven in de tabellen, alleen geëist indien de aan elkaar grenzende ruimten voor verschillende doeleinden dienen, zoals bijvoorbeeld in categorie (9). Indien twee kombuizen aan elkaar grenzen, worden aan het schot geen eisen gesteld, doch indien een kombuis aan een verfhut grenst, is een schot van klasse «A-0» vereist.

e) Schotten die het stuurhuis, de kaartenkamer en de radiohut van elkaar scheiden, mogen schotten van klasse «B-0» zijn.

f) Brandisolatie hoeft niet te worden aangebracht indien de ruimte voor machines in categorie (7), naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, niet of in geringe mate brandgevaarlijk is.
* Wanneer een sterretje in de tabellen staat vermeld, moet het scheidingsschot of -dek van staal of ander gelijkwaardig materiaal zijn, doch het behoeft niet van klasse «A» te zijn.

3. Doorlopende plafonds of beschietingen van klasse «B» kunnen, tezamen met de desbetreffende dekken of schotten, worden aanvaard als een volledige of gedeeltelijke bijdrage tot de vereiste isolatie en brandwerendheid van een afscheiding.

4. Voor ruimten voor machines gelden ten aanzien van ramen en schijnlichten de volgende voorschriften:
a. schijnlichten die kunnen worden geopend, kunnen van buiten de ruimte waarop zij zijn aangebracht worden gesloten. Schijnlichten waarin ramen zijn aangebracht zijn aan de buitenzijde voorzien van blinden van staal of ander gelijkwaardig materiaal en zijn vast aan het schijnlicht verbonden,
b. glas of soortgelijk materiaal mag niet in begrenzingsschotten van ruimten voor machines zijn aangebracht. Dit sluit het gebruik van draadglas in schijnlichten en glas in controlekamers die geheel in ruimten voor machines zijn gelegen niet uit, en
c. schijnlichten als bedoeld onder a zijn voorzien van draadglas.

5. In de buitenste begrenzingswanden die ingevolge het bepaalde in artikel 5.3, eerste lid, van staal of ander gelijkwaardig materiaal zijn, mogen ramen en patrijspoorten zijn aangebracht, mits niet elders in deze paragraaf is voorgeschreven dat zodanige begrenzingswanden een brandwerendheid van klasse «A» hebben. Evenzo mogen deuren in dergelijke begrenzingswanden die geen brandwerendheid van klasse «A» behoeven te hebben, zijn vervaardigd van materialen die ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

Artikel 5.8 Constructiedetails

1. Methode IF

In ruimten voor accommodatie, in dienstruimten en in controlestations zijn alle beschietingen, afstoppingen, plafonds en het bijbehorende grondhout van onbrandbaar materiaal.

2. Methoden IIF en IIIF

In de gangen en in ingesloten ruimten voor trappen die toegang geven tot ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations, zijn plafonds, beschietingen, afstoppingen en het bijbehorende grondhout van onbrandbaar materiaal.

3. Methoden IF, IIF en IIIF

a. Tenzij toegepast in laadruimten of koel- en vrieskamers in dienstruimten, zijn de isolatiematerialen onbrandbaar met dien verstande dat dampwerende lagen, kleefstoffen gebruikt bij isolatie, alsmede de isolatie van pijpleidingen van koudwatersystemen niet van

onbrandbaar materiaal behoeven te zijn, doch zij worden tot het praktisch mogelijke minimum beperkt en het vlamverspreidend vermogen van de blootgestelde oppervlakken ervan is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. In ruimten waarin olieproducten aanwezig kunnen zijn, is het oppervlak van de isolatie ondoordringbaar voor olie en oliedampen.

b. Indien onbrandbare schotten, beschietingen en plafonds zijn aangebracht in ruimten voor accommodatie en dienstruimten, mogen deze binnen deze ruimten zijn voorzien van een brandbare fineerlaag mits deze niet dikker is dan 2 mm, behalve in gangen, ingesloten ruimten voor trappen en controlestations, alwaar deze laag niet dikker mag zijn dan 1,5 mm.

c. Luchtruimten, ingesloten achter wanden en beschietingen en tussen plafonds en dekken, zijn op passende wijze onderverdeeld door afstoppingen die de trek tegengaan en die niet verder dan 14 m uiteen liggen. In verticale richting zijn dergelijke ruimten, met inbegrip van die achter beschietingen van trappenhuizen, schachten en andere ruimten, op elk dek afgestopt.

Artikel 5.9 Ventilatiesystemen

1. a. Ventilatiekanalen zijn vervaardigd van onbrandbaar materiaal.
Korte stukken van kanalen die over het algemeen niet langer zijn dan 2 m en waarvan de oppervlakte van de dwarsdoorsnede niet meer dan 0,02 m² bedraagt, behoeven niet onbrandbaar te zijn, mits aan onderstaande voorwaarden is voldaan:

1°. de kanalen zijn vervaardigd van een materiaal dat slechts in beperkte mate brandgevaarlijk is, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

2°. zij mogen alleen worden gebruikt aan het eind van het ventilatiesysteem, en

3°. zij mogen zich, langs het kanaal gemeten, niet op minder dan 600 mm vanaf een doorvoering door een schot van klasse «A» of «B», doorlopende plafonds van klasse «B» daaronder begrepen, bevinden.

b. Indien ventilatiekanalen waarvan de oppervlakte van de dwarsdoorsnede meer dan 0,02 m² bedraagt, door schotten of dekken van klasse «A» gaan, zijn de openingen voorzien van een stalen ommantelingskoker, tenzij de kanalen die door schotten of dekken gaan ter plaatse van de doorvoering door het dek of schot van staal zijn en voor dat deel van het kanaal voldoen aan de volgende voorschriften:

1°. voor kanalen, waarvan de oppervlakte van de dwarsdoorsnede meer dan 0,02 m² bedraagt, hebben de ommantelingskokers een dikte van ten minste 3 mm en een lengte van ten minste 900 mm; bij doorvoering door een schot verdient het aanbeveling deze lengte gelijkelijk over beide zijden van het schot te verdelen. Kanalen waarvan de oppervlakte van de dwarsdoorsnede meer dan 0,02 m² bedraagt, zijn voorzien van een brandisolatie die ten minste dezelfde brandwerendheid heeft als het schot of dek waardoor het kanaal is gevoerd. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een door hem gelijkwaardig geachte beveiliging van de doorvoering toestaan, en

2°. kanalen waarvan de oppervlakte van de dwarsdoorsnede meer dan 0,075 m² bedraagt, zijn, in aanvulling op het bepaalde in onderdeel 1, voorzien van brandkleppen die automatisch werken, doch tevens aan beide zijden van het schot of dek met de hand kunnen worden gesloten. Brandkleppen zijn voorzien van een standaanwijzer die aangeeft of de klep geopend of gesloten is. Brandkleppen zijn echter niet vereist indien kanalen door ruimten lopen die zijn omsloten door schotten van klasse «A» en die niet door deze kanalen worden bediend, mits deze kanalen dezelfde brandwerendheid hebben als de schotten waar doorheen zij gevoerd worden.

c. Ventilatiekanalen voor ruimten voor machines van categorie «A» of voor kombuizen mogen in het algemeen niet door ruimten voor accommodatie, dienstruimten of controlestations lopen met dien verstande dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie evenwel kan toestaan dat deze ventilatiekanalen door de bovengenoemde ruimten lopen, mits zij zijn vervaardigd van staal of ander, gelijkwaardig materiaal en zodanig zijn uitgevoerd dat de brandwerendheid van schotten en dekken niet vermindert.

d. Ventilatiekanalen voor ruimten voor accommodatie, dienstruimten of controlestations mogen in het algemeen niet door ruimten voor machines van categorie A of door kombuizen lopen met dien verstande dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie evenwel kan toestaan dat deze ventilatiekanalen door de bovengenoemde ruimten lopen, mits zij zijn vervaardigd van staal of ander, gelijkwaardig materiaal en zodanig zijn uitgevoerd dat de brandwerendheid van schotten en dekken niet vermindert.

e. Indien ventilatiekanalen waarvan de oppervlakte van de dwarsdoorsnede meer dan 0,02 m^2 bedraagt, door schotten of dekken van klasse «B» gaan, zijn de openingen voorzien van stalen ommantelingskokers die een lengte van ten minste 900 mm hebben, tenzij de kanalen over dezelfde lengte ter plaatse van de doorvoering zijn vervaardigd van staal, waarbij deze lengte waar mogelijk gelijk over beide zijden van het schot van klasse «B» is verdeeld.

f. Al het mogelijke wordt gedaan om te bereiken, dat in controlestations die buiten ruimten voor machines zijn gelegen, ventilatie, zicht en afwezigheid van rook worden gehandhaafd, zodat in geval van brand de werktuigen en toestellen daarin op deugdelijke wijze blijven werken en gecontroleerd kunnen worden. Er is een extra gescheiden systeem van luchttoevoer aangebracht, waarbij de inlaatopeningen van de beide systemen van luchttoevoer zo zijn gelegen, dat het gevaar dat zij gelijktijdig rook aanzuigen tot een minimum beperkt blijft. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat dergelijke eisen niet worden gesteld aan controlestations, gelegen op en uitgang verlenend naar een open dek, of daar waar plaatselijke afsluitmiddelen zijn aangebracht die even doeltreffend zijn.

g. Indien kokers van afvoerkappen boven fornuizen door ruimten voor accommodatie of ruimten met brandbare materialen lopen, zijn zij geconstrueerd als schotten van klasse «A», waarbij elke afvoerkoker is uitgerust met:

1°. een vetvanger die gemakkelijk kan worden verwijderd voor reiniging,

2°. een brandklep in het onderste deel van de koker,

3°. een inrichting die vanuit de kombuis kan worden bediend voor het stoppen van de afzuigventilator, en

4°. een vast aangebrachte inrichting om een brand in de koker te blussen, tenzij naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het aanbrengen van een dergelijke inrichting op een vaartuig, waarvan de lengte minder dan 75 m bedraagt, niet praktisch uitvoerbaar is.

2. De hoofdin- en uitlaten van alle ventilatiesystemen kunnen worden gesloten buiten de ruimten die worden geventileerd. Toestellen voor mechanische ventilatie van ruimten voor accommodatie, dienstruimten, controlestations en ruimten voor machines kunnen vanaf een gemakkelijk bereikbare plaats buiten de ruimten die zij bedienen, worden gestopt. Deze plaats is zodanig gelegen dat die niet gemakkelijk onbereikbaar wordt in geval van brand in de ruimten die worden bediend. De inrichting waarmee de toestellen voor mechanische ventilatie van de ruimten voor machines kunnen worden gestopt, is geheel gescheiden van die, waarmee de ventilatie van andere ruimten kan worden gestopt.

3. Er zijn middelen aanwezig om de ringvormige ruimten rond schoorstenen vanaf een veilige plaats te kunnen sluiten.

4. Ventilatiesystemen die ruimten voor machines bedienen, zijn onafhankelijk van systemen die andere ruimten bedienen.

5. Bergplaatsen waarin zich aanzienlijke hoeveelheden gemakkelijk ontvlambare stoffen bevinden, zijn voorzien van ventilatie-inrichtingen die gescheiden zijn van andere ventilatiesystemen. De ventilatie vindt plaats op hoog en op laag niveau. De in- en uitlaten van de ventilatoren zijn op een veilige plaats aangebracht en zijn voorzien van vlamkerende inrichtingen.

Artikel 5.10 Verwarmingsinstallaties

1. Elektrische verwarmingstoestellen zijn vast opgesteld en zijn zo ingericht dat het brandgevaar tot een minimum is beperkt. Deze toestellen mogen niet zijn voorzien van een verwarmingselement dat kleding, gordijnen of andere soortgelijke materialen in de directe omgeving kan doen schroeien of in brand doen geraken door de hitte van het element.

2. Verwarming door middel van open vuur is niet toegestaan.
Verwarmingskachels en andere soortgelijke apparaten zijn deugdelijk bevestigd en zij zijn onder, rondom en ter hoogte van de schoorsteenoploop voorzien van voldoende bescherming en isolatie tegen brand. Schoorsteenoplopen van kachels die vaste brandstof verstoken, zijn zo ingericht en ontworpen dat de kans op verstopt raken door verbrandingsproducten tot een minimum wordt beperkt en zijn uitgerust met een toegankelijke voorziening om schoon te maken. Kleppen om de schoorsteentrek te regelen hebben bij de gesloten stand nog enige doorlaat. Ruimten waarin kachels zijn geplaatst zijn voorzien van ventilatoren met voldoende doortocht om te kunnen voorzien in voldoende verbrandingslucht voor de kachel. Dergelijke ventilatoren mogen niet zijn uitgerust met een afsluitmiddel en hun opstelling is zodanig dat afsluitmiddelen die voldoen aan het bepaalde in artikel 2.9 niet vereist zijn.

3. Toestellen met een open gasvlam, met uitzondering van kookkachels en waterverwarmers, zijn niet toegestaan. Ruimten waarin dergelijke kachels en waterverwarmers zijn geplaatst, zijn voorzien van voldoende ventilatie om dampen en mogelijke gaslekkage naar een veilige plaats af te voeren. Alle leidingen waardoor het gas vanaf het drukvat naar de kachel of waterverwarmer wordt geleid, zijn van staal of een ander goedgekeurd materiaal. Er zijn automatische veiligheidsinrichtingen voor het afsluiten van de gastoevoer aangebracht, die in werking treden bij drukverlies in de hoofdgasleiding of in het geval van vlamstoring bij elk toestel.

4. Indien propaan of butaan wordt gebruikt voor huishoudelijke doeleinden zijn de inrichting, de opslag, de distributie en het gebruik van de brandstof ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie en voldoen zij aan het bepaalde in artikel 5.12.

Artikel 5.11 Diversen

1. Alle blootgestelde oppervlakken in gangen en ingesloten ruimten voor trappen, alsmede oppervlakken, met inbegrip van het daarmee verbonden grondhout, in verborgen of ontoegankelijke plaatsen in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations hebben een laag vlamverspreidend vermogen. Blootgestelde oppervlakken van plafonds in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations hebben een laag vlamverspreidend vermogen.

2. Verven, vernissen en andere stoffen voor afwerking, die worden gebruikt op blootgestelde inwendige oppervlakken, zijn volgens de FTP-Code getest zodanig dat zij naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geen onnodig brandgevaar opleveren, en mogen geen overmatige hoeveelheden rook of giftige gassen of dampen kunnen voortbrengen.

3. De onderste laag van dekbedekkingen in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations is van goedgekeurd materiaal dat noch gemakkelijk kan ontbranden, noch aanleiding kan geven tot vergiftigings- of explosiegevaar bij verhoogde temperaturen.

4. Wanneer schotten of dekken van klasse «A» of «B» zijn doorboord voor het doorvoeren van elektrische leidingen, pijpen, schachten, kanalen en dergelijke, of voor het aanbrengen van uitmondingen van het ventilatiesysteem, verlichtingsarmaturen en soortgelijke inrichtingen, zijn er zodanige maatregelen getroffen dat de brandwerendheid van de schotten of dekken niet vermindert.

5. a. In ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations zijn pijpen die door schotten of dekken van klasse «A» of «B» zijn gevoerd, van goedgekeurde materialen vervaardigd, rekening houdende met de temperatuur waaraan de betrokken schotten of dekken weerstand moeten kunnen bieden. Indien door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt toegestaan dat door ruimten voor accommodatie en dienstruimten olie of brandbare vloeistoffen worden gevoerd, zijn de pijpen waardoor die olie of brandbare vloeistoffen worden gevoerd van goedgekeurd materiaal vervaardigd, rekening houdende met het brandgevaar.
b. Materialen die gemakkelijk onbruikbaar worden door warmte mogen niet worden gebruikt voor spuipijpen, sanitaire uitlaten en andere uitlaten die dicht bij de lastlijn liggen en waarvan het in het ongerede raken in geval van brand gevaar voor instromen van water zou meebrengen.

6. In cinematografische installaties wordt geen filmmateriaal op basis van cellulosenitraat gebruikt.

7. Afvalbakken, andere dan die worden gebruikt bij de verwerking van vis, zijn vervaardigd van onbrandbare materialen en mogen geen openingen in de zijkanten of bodem hebben.

8. Werktuigen voor de aandrijving van brandstoftrimpompen, pompen van oliestookinrichtingen en dergelijke brandstofpompen zijn voorzien van inrichtingen voor afstandsbediening die zijn aangebracht buiten de desbetreffende ruimten, zodat bedoelde werktuigen kunnen worden stopgezet bij het uitbreken van brand in de ruimte waarin zij zijn opgesteld.

9. Waar nodig zijn lekbakken aangebracht, teneinde te voorkomen dat olie naar de vullings kan vloeien.

10. Brandbare isolatie in visruimen is door een goed afsluitende bekleding beschermd.

Artikel 5.12 Opslag van gasflessen en van gevaarlijke materialen

1. Flessen die zijn bestemd voor samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen zijn duidelijk gemarkeerd door middel van voorgeschreven kleuren voor identificatie en zijn voorzien van een duidelijk leesbare identificatie van de naam en chemische formule van hun inhoud. Dergelijke flessen zijn deugdelijk vastgezet.

2. Flessen die ontvlambare of andere gevaarlijke gassen bevatten, alsmede flessen die als zodanig in gebruik zijn geweest, zijn deugdelijk geborgd en zijn opgesteld op het open dek en alle afsluiters, drukregelaars en op de flessen aangesloten leidingen zijn tegen beschadiging beschermd. De flessen zijn beschermd tegen grote veranderingen in temperatuur, direct zonlicht en opeenhoping van sneeuw. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter toestaan dat dergelijke flessen zijn opgeslagen in ruimten die voldoen aan de eisen van het derde tot en met vijfde lid.

3. Ruimten waarin gemakkelijk ontvlambare vloeistoffen zoals vluchtige verfstoffen, paraffine, benzol en dergelijke en, indien toegestaan, vloeibaar gemaakt gas zijn opgeslagen, zijn uitsluitend toegankelijk vanaf het open dek. Drukregeltoestellen en ontlastkleppen monden binnen deze ruimten uit. Wanneer begrenzingsschotten van dergelijke ruimten grenzen aan andere omsloten ruimten, zijn deze schotten gasdicht uitgevoerd.

4. Elektrische bedrading en aansluitingen zijn niet toegestaan binnen ruimten die worden gebruikt voor het bergen van gemakkelijk ontvlambare vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen, tenzij benodigd binnen die ruimten. In dat geval zijn de elektrische aansluitingen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geschikt voor gebruik in een ontvlambare atmosfeer. Warmtebronnen mogen zich niet dicht bij dergelijke ruimten bevinden en opschriften met «niet roken» en «geen open vuur» zijn aangebracht op een doelmatige plaats.

5. Elk soort samengeperst gas is afzonderlijk opgeslagen. Ruimten die voor opslag van dergelijke gassen worden gebruikt, mogen niet worden gebruikt voor het opslaan van brandbare producten, noch voor gereedschappen of onderdelen die geen deel uitmaken van het gasdistributiesysteem. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter met inachtneming van de kenmerkende eigenschappen, hoeveelheid en voorgenomen gebruik van dergelijke samengeperste gassen, verlichting van deze voorschriften toestaan.

Artikel 5.13 Voorzieningen voor ontsnapping

1. In en vanuit alle ruimten voor accommodatie en ruimten waarin door de bemanning onder normale omstandigheden dienst wordt gedaan, andere dan ruimten voor machines, zijn trappen en ladders aangebracht waarlangs het open dek en vervolgens de groepsreddingsmiddelen gemakkelijk kunnen worden bereikt. In het bijzonder voldoen zij aan de volgende bepalingen:
a. op elk dek waarop zich ruimten voor accommodatie bevinden, zijn ten minste twee, zo ver mogelijk van elkaar verwijderde voorzieningen voor ontsnapping aangebracht. De normale voorzieningen voor toegang tot elke besloten ruimte of groep van ruimten mogen hieronder worden begrepen;
b. 1°. onder het blootgestelde dek bestaat de hoofdvoorziening voor ontsnapping uit een trap, terwijl de tweede voorziening voor ontsnapping mag bestaan uit een schacht of trap, en
2°. boven het blootgestelde dek bestaan de voorzieningen voor ontsnapping uit trappen of deuren naar een open dek, dan wel uit een combinatie van beide;
c. het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan bij wijze van uitzondering toestaan dat slechts één voorziening voor ontsnapping is aangebracht, indien de aard en de plaats van de ruimten en het aantal personen die in normale omstandigheden daarin verblijven of dienst doen, daartoe aanleiding geven;
d. doodlopende gangen met een lengte van meer dan 7 m zijn niet toegestaan;
e. de afmetingen van en de wijze waarop de voorzieningen voor ontsnapping zijn uitgevoerd, zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. In elke ruimte voor machines van categorie A zijn twee voorzieningen voor ontsnapping aangebracht, die bestaan uit hetzij:
a. twee stel stalen ladders, aangebracht op een zo groot mogelijke onderlinge afstand, die leiden naar eveneens zo ver mogelijk van elkaar verwijderde deuren in het bovenste gedeelte van de ruimte vanwaar het open dek kan worden bereikt. In het algemeen geeft een van deze ladders een ononderbroken bescherming tegen brand vanaf het onderste gedeelte van de ruimte tot een veilige plaats buiten de ruimte. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter toestaan dat een zodanige bescherming niet wordt aangebracht, indien de inrichting en de afmetingen van de ruimte voor machines zodanig zijn, dat in een veilige vluchtweg uit het onderste gedeelte van deze ruimte is voorzien. Deze bescherming is van staal, waar nodig geïsoleerd ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie en aan de onderzijde voorzien van een zelfsluitende stalen deur, hetzij:
b. een stalen ladder, die leidt naar een deur in het bovenste gedeelte van de ruimte, vanwaar het open dek kan worden bereikt. Bovendien is in het onderste gedeelte van de ruimte, ruimschoots verwijderd van deze ladder, een stalen deur aangebracht, die aan beide zijden kan worden bediend en die een veilige vluchtweg biedt vanuit het onderste gedeelte van de ruimte naar het open dek.

3. Vanuit ruimten voor machines, andere dan die van categorie A, is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in veilige vluchtwegen voorzien, daarbij rekening houdend met de aard en de ligging van de betreffende ruimte alsmede of daarin onder normale omstandigheden personen dienst doen.

4. Liften worden niet beschouwd als een van de vereiste voorzieningen voor ontsnapping.

5. Voorzieningen voor ontsnapping zijn op de juiste plaatsen voorzien van signaleringen die voldoen aan bij ministeriële regeling te stellen nadere eisen.

Artikel 5.14 Automatische sprinkler-, brandalarm- en brandontdekkingsinstallaties (Methode IIF)

1. Op vaartuigen waar methode IIF wordt toegepast is een automatische sprinkler-, brandalarm- en brandontdekkingsinstallatie van een goedgekeurd type aangebracht, die voldoet aan het bepaalde in dit artikel. Deze installatie is op zodanige wijze aangebracht, dat ruimten voor accommodatie en dienstruimten, met uitzondering van ruimten die vrijwel geen brandgevaar opleveren, zoals lege ruimten en sanitaire ruimten, worden beschermd.

2. a. De installatie is te allen tijde voor onmiddellijk gebruik gereed en generlei handeling van de zijde van de bemanning moet nodig zijn om de installatie in werking te stellen. De installatie is van het «natte pijp»-type, doch kleine blootgestelde delen kunnen van het «droge pijp»-type zijn, indien dit naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een noodzakelijke voorzorg is. Delen van de installatie die in bedrijfstoestand kunnen worden blootgesteld aan temperaturen beneden het vriespunt, zijn op passende wijze tegen bevriezing beschermd. De installatie staat steeds onder voldoende druk en is verzekerd van een voortdurende watertoevoer, zoals vereist in het zesde lid, onder b.

b. In elke sprinklersectie zijn middelen aangebracht voor het automatisch geven van zichtbare en hoorbare signalen op een of meer alarmpanelen, wanneer een sprinkler gaat werken. Deze alarmpanelen geven een aanwijzing in welke door de installatie beschermde sectie zich brand voordoet en zijn gecentraliseerd op de brug; bovendien zijn zichtbare en hoorbare signalen afkomstig van het alarmpaneel op een zodanige plaats buiten het stuurhuis waarneembaar, dat zeker is dat de brandmelding onmiddellijk door de bemanning wordt opgemerkt. Een dergelijke alarminstallatie is zodanig geconstrueerd, dat eventueel in de installatie optredende defecten worden aangegeven.

3. a. De sprinklers zijn gegroepeerd in afzonderlijke secties, elk van niet meer dan 200.

b. Elke sprinklersectie wordt door middel van slechts één afsluiter afgescheiden van het overige deel van de installatie. De afsluiter in elke sectie is gemakkelijk bereikbaar en de plaats ervan is duidelijk en duurzaam aangegeven. Er zijn voorzieningen getroffen teneinde te voorkomen dat de afsluiters door een onbevoegde kunnen worden bediend.

c. Er is een manometer die de druk in de installatie aangeeft, aangebracht bij iedere sectieafsluiter en op een centrale plaats.

d. De sprinklers zijn bestand tegen corrosie. In ruimten voor accommodatie en dienstruimten werken de sprinklers bij een temperatuur tussen 68°C en 79°C, behalve dat in ruimten zoals droogkamers, waar een hoge temperatuur kan worden verwacht, de temperatuur waarbij de sprinkler gaat werken, kan worden verhoogd tot niet meer dan 30°C boven de maximumtemperatuur bij het plafond.

e. Op of bij elk alarmpaneel is duidelijk aangegeven wat de door de installatie bestreken ruimten zijn en de plaats van de betreffende sprinklersectie ten opzichte van de overige secties. Er zijn passende instructies voor de beproeving en het onderhoud aanwezig.

4. De sprinklers zijn hoog in de ruimte aangebracht in een zodanig patroon dat de levering van een gemiddelde hoeveelheid water van niet minder dan 5 $l/m^2/min.$ wordt gehandhaafd over de nominale oppervlakte die door de sprinklers wordt bestreken. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan het gebruik van sprinklers toestaan die een andere hoeveelheid water, op de juiste wijze verdeeld, leveren en waarvan ten genoegen van genoemd hoofd is aangetoond dat zij niet minder doeltreffend zijn.

5. a. Een druktank is aangebracht met een inhoud gelijk aan ten minste het dubbele van de hoeveelheid water zoals aangegeven in dit lid. De tank bevat permanent een hoeveelheid zoet water die gelijk is aan de hoeveelheid water die in één minuut zou worden geleverd door de pomp zoals bedoeld in het zesde lid, onder b. De inrichting voorziet in een zodanige handhaving van de luchtdruk in de tank dat wordt gewaarborgd dat, nadat de permanente hoeveelheid zoet water uit de tank is gedreven, de druk niet minder zal zijn dan de werkdruk van de sprinkler, vermeerderd met de statische druk van een kolom water gemeten van de bodem van de tank tot de hoogste sprinkler in het systeem. Er zijn passende middelen aanwezig voor de aanvulling van de onder druk staande lucht en van de zoetwatervoorraad in de tank. Er is een peilglas aangebracht dat het waterpeil in de tank aangeeft.

b. Er zijn middelen aanwezig om te verhinderen dat zeewater in de tank kan stromen.

6. a. Er is een onafhankelijke mechanisch aangedreven pomp aanwezig, uitsluitend bestemd voor automatische voortzetting van de afgifte van water uit de sprinklers. De pomp treedt automatisch in werking door een drukval in het systeem voordat de permanente hoeveelheid zoet water in de druktank volledig is uitgeput.

b. De pomp en het leidingstelsel zijn in staat de nodige druk ter hoogte van de hoogste sprinkler te handhaven, teneinde een voortdurende afgifte van water te verzekeren die voldoende is voor het gelijktijdig bestrijken van de maximum oppervlakte die wordt begrensd door onbrandbare schotten van klasse «A» en «B» of van een oppervlakte van 280 m^2, waarbij de kleinste oppervlakte mag worden aangehouden, bij een hoeveelheid water per tijdseenheid als aangegeven in het vierde lid.

c. De pomp is aan de drukzijde voorzien van een proefkraan met een korte open afvoerpijp. De effectieve doorstroomopening van de kraan en de pijp is groot genoeg om de vereiste pompcapaciteit af te voeren bij een druk in het systeem, zoals die is omschreven in het vijfde lid, onderdeel a.

d. De zee-inlaat van de pomp ligt, indien mogelijk, in dezelfde ruimte als waarin de pomp is opgesteld en is zodanig geplaatst dat het bij het te water liggende vaartuig niet nodig is de toevoer van zeewater naar de pomp af te sluiten voor andere doeleinden dan inspectie of reparatie van de pomp.

7. De sprinklerpomp en -tank zijn opgesteld op een redelijke afstand van ruimten voor machines van categorie A. Zij mogen niet zijn opgesteld in een ruimte die door het sprinklersysteem wordt beschermd.

8. a. Ten minste twee krachtbronnen zijn aanwezig voor de aandrijving van de sprinklerpomp en voor de voeding van de automatische brandalarm- en brandontdekkingsinstallatie. Indien de pomp door een elektromotor wordt aangedreven, is deze aangesloten op de elektrische hoofdkrachtbron die door ten minste twee generatoren kan worden gevoed.

b. De voedingsleidingen zijn zodanig aangelegd dat zij niet door kombuizen, ruimten voor machines en andere ingesloten ruimten met een hoog brandrisico lopen, behoudens voorzover het noodzakelijk is om het desbetreffende schakelbord te bereiken. Een van de krachtbronnen voor de brandalarm- en brandontdekkingsinstallatie is een noodkrachtbron. Indien een van de krachtbronnen voor de pomp een verbrandingsmotor is, voldoet de opstelling hiervan aan het bepaalde in het zevende lid en is tevens zo gelegen dat de luchttoevoer naar de desbetreffende motor niet wordt beïnvloed door een brand in een beschermde ruimte.

9. De sprinklerinstallatie heeft een verbinding met de hoofdbrandblusleiding van het vaartuig door middel van een afsluiter met een losse klep die is voorzien van een borginrichting met slot, waardoor het terugvloeien van water vanuit de sprinklerinstallatie naar de hoofdbrandblusleiding wordt voorkomen.

10. a. Er is een proefkraan aanwezig voor de beproeving van het automatische alarm voor elke sprinklersectie, waardoor een hoeveelheid water kan worden afgevoerd die gelijkwaardig is aan de werking van een sprinkler. De proefkraan voor elke sectie is bij de sectieafsluiter geplaatst.
b. Er zijn middelen aanwezig voor de beproeving van de automatische werking van de pomp door de druk in het systeem te verminderen.
c. Er zijn schakelaars aanwezig bij een van de alarmpanelen, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, waarmee de hoorbare en zichtbare alarmen van elke sprinklersectie kunnen worden beproefd.

11. Voor elke sprinklersectie bepaalt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het aantal reserve sprinklerkoppen dat aanwezig moet zijn.

Artikel 5.15 Automatische brandalarm- en brandontdekkingsinstallaties (Methode IIIF)

1. Op vaartuigen waar methode IIIF wordt toegepast, is een automatische brandalarm- en brandontdekkingsinstallatie van een goedgekeurd type aangebracht, die voldoet aan het bepaalde in dit artikel. Deze installatie is op zodanige wijze aangebracht, dat de aanwezigheid van brand in alle ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations met uitzondering van ruimten die vrijwel geen brandgevaar opleveren, zoals lege ruimten en sanitaire ruimten, kan worden ontdekt.

2. a. De installatie is te allen tijde voor onmiddellijk gebruik gereed en generlei handeling van de zijde van de bemanning moet nodig zijn om de installatie in werking te stellen.

b. In elke sectie als bedoeld in het derde lid zijn middelen aangebracht voor het automatisch geven van zichtbare en hoorbare alarmsignalen op een of meer alarmpanelen, wanneer een branddetector gaat werken. Deze alarmpanelen geven een aanwijzing in welke door de installatie beschermde sectie zich brand voordoet en zijn gecentraliseerd op de

brug en op zodanige andere plaatsen, dat zeker is dat elk alarm van de installatie onmiddellijk door de bemanning wordt opgemerkt. Bovendien zijn er voorzieningen aangebracht teneinde zeker te stellen dat een hoorbaar alarmsignaal wordt gegeven op het dek waarop de brand is ontdekt. Een dergelijke alarminstallatie is zodanig geconstrueerd, dat eventueel in de installatie optredende defecten worden aangegeven.

3. De branddetectors zijn gegroepeerd in afzonderlijke secties, die zich uitstrekken tot niet meer dan 50 ruimten waarin een dergelijke installatie is aangebracht en die niet meer dan 100 detectors mogen omvatten. De branddetectors zijn op zodanige wijze in zones ondergebracht, dat kan worden aangegeven op welk dek zich brand voordoet.

4. De installatie wordt in werking gesteld door een abnormale temperatuur van de lucht, door een abnormale rookconcentratie of door andere factoren, die een begin van brand in een te beschermen ruimte aanduiden. De installaties die reageren op de temperatuur van de lucht, mogen niet in werking treden bij een temperatuur van minder dan 54°C en treden in werking bij een temperatuur van niet meer dan 78°C, wanneer de temperatuurstijging tot die waarden niet meer is dan 1°C/min. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat in ruimten zoals droogkamers, waar hoge omgevingstemperaturen kunnen worden verwacht, de temperatuur waarbij de installatie in werking treedt, wordt verhoogd tot niet meer dan 30°C boven de maximumtemperatuur bij het plafond. Installaties bestaande uit rookdetectoren die reageren op een vermindering van de intensiteit van een uitgezonden lichtstraal treden in werking alvorens de rookdichtheid een waarde van 12,5% verduistering per meter overschrijdt, maar niet voordat de rookdichtheid een waarde van 2% verduistering per meter overschrijdt. Andere even doeltreffende methoden voor inwerkingstelling van de installatie kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden aanvaard. De ontdekkingsinstallatie mag niet voor andere doeleinden worden gebruikt dan voor brandontdekking.

5. De branddetectors zijn zodanig uitgevoerd dat zij het alarm in werking stellen door hetzij openen of sluiten van contacten, hetzij op een andere doelmatige wijze. Zij zijn hoog in de ruimte geplaatst en op deugdelijke wijze beschermd tegen stoten en mogelijke andere oorzaken van beschadiging. Zij zijn bestand tegen de inwerking van zeelucht. Zij zijn op een open plaats aangebracht, vrij van dekbalken en andere voorwerpen die het toestromen van hete gassen of rook naar het gevoelige element zouden kunnen belemmeren. Detectors die in werking treden door het sluiten van contacten, zijn van een type waarbij de contacten zijn afgesloten van de buitenlucht. Er zijn voorzieningen aanwezig om het systeem voortdurend op defecten te kunnen controleren.

6. In elke ruimte waar voorzieningen van brandontdekking zijn vereist, is ten minste een detector aangebracht, met dien verstande dat voor elke 37 m^2 dekoppervlakte tenminste een detector aanwezig is. In grote ruimten zijn de detectors aangebracht in een regelmatig patroon, zodat geen enkele detector meer dan 9 m van een andere detector of meer dan 4,5 m van een schot is verwijderd.

7. Ten minste twee krachtbronnen zijn aanwezig voor de elektrische apparatuur, nodig voor het functioneren van de brandalarm- en brandontdekkingsinstallatie. Een van deze krachtbronnen is een noodkrachtbron. De voeding geschiedt door uitsluitend voor dit doel bestemde voedingsleidingen. De voedingsleidingen zijn aangesloten op een omschakelaar

in het controlestation voor het brandontdekkingssysteem. De leidingen zijn zodanig aangelegd dat zij niet door kombuizen, ruimten voor machines en andere besloten ruimten met een groot brandrisico lopen, behoudens voorzover dergelijke leidingen nodig zijn voor brandontdekking in deze ruimte of om het betreffende schakelbord te bereiken.

8. a. Op of bij elk alarmpaneel is de door de installatie bestreken ruimten en de ligging van de desbetreffende zone van het ontdekkingssysteem duidelijk aangegeven. Instructies voor de beproeving zijn aanwezig.
b. Er zijn middelen aanwezig waarmee hete lucht of rook op detectors kan worden gericht, teneinde de goede werking daarvan en die van de alarmpanelen te beproeven.

9. Voor elke sectie van de brandontdekkingsinstallatie is een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te bepalen aantal reserve detectorelementen aan boord aanwezig.

Artikel 5.16 Vast aangebrachte brandblusinstallaties voor laadruimten die bestemd zijn voor ladingen die in hoge mate brandgevaarlijk zijn

Laadruimten die bestemd zijn voor ladingen die in hoge mate brandgevaarlijk zijn, zijn beschermd door een vast aangebrachte brandblusinstallatie met gas als blusstof of door een brandblusinstallatie die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een gelijkwaardige bescherming biedt.

Artikel 5.17 Brandbluspompen

1. Aan boord van een vaartuig zijn ten minste twee brandbluspompen aangebracht.

2. Wanneer een brand in een bepaalde afdeling alle brandbluspompen buiten werking zou kunnen stellen, is een vervangend middel aanwezig voor het leveren van water voor het blussen van brand. Op vaartuigen waarvan de lengte 75 m of meer bedraagt, bestaat dit vervangend middel uit een vast opgestelde, onafhankelijk aangedreven noodbrandbluspomp. Deze noodbrandbluspomp is in staat tot het leveren van twee stralen water, een en ander ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3. a. De brandbluspompen, de noodbrandbluspomp uitgezonderd, zijn in staat voor brandblusdoeleinden een totale hoeveelheid water te leveren met een minimum druk van 0,25 N/mm^2, met een totale capaciteit (Q) van ten minste:
$Q = [0{,}15 \sqrt{\{L(B+D)\}} + 2{,}25]^2$ m^3 per uur waarin L, B en D in meters zijn.
De vereiste totale capaciteit der brandbluspompen behoeft echter niet groter te zijn dan 180 m^3 per uur.
b. Elke voorgeschreven brandbluspomp, behalve de noodbrandbluspomp, heeft een capaciteit van niet minder dan 40% van de in onderdeel a vereiste totale capaciteit van de brandbluspompen en is in elk geval in staat om ten minste de in artikel 5.19, tweede lid, onderdeel a, vereiste stralen water te leveren. Deze brandbluspompen moeten in staat zijn om de hoofdbrandblusleiding onder de voorgeschreven voorwaarden van water te voorzien. Wanneer meer dan twee pompen zijn opgesteld, moet de capaciteit van die extra pompen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

4. a. Brandbluspompen zijn onafhankelijk aangedreven mechanische pompen. Sanitaire, ballast-, lens- of algemene dienstpompen kunnen worden aanvaard als brandbluspompen mits zij onder normale omstandigheden niet worden gebruikt voor het pompen van olie en, indien zij af en toe voor dit doel moeten worden gebruikt, doelmatige verwisselinrichtingen zijn aangebracht die ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.
b. Brandbluspompen moeten alle van ontlastkleppen zijn voorzien indien zij in staat zijn een druk te leveren die de druk overtreft waarvoor de brandblusleidingen, brandkranen en brandslangen zijn ontworpen. Deze ontlastkleppen zijn op zodanige plaats aangebracht en zijn zodanig afgesteld, dat een te hoge druk in enig deel van de hoofdbrandblusleiding wordt voorkomen.
c. Mechanisch aangedreven noodbrandbluspompen moeten onafhankelijk zelfstandig aangedreven pompen zijn die zijn uitgerust met een eigen dieselmotor en brandstoftoevoer, die zijn opgesteld op een toegankelijke plaats buiten de ruimte waarin de hoofdbrandbluspompen zijn ondergebracht of worden aangedreven door een op zich zelf staande generator, die de noodgenerator mag zijn als bedoeld in artikel 4.17 met een voldoende capaciteit en op een veilige plaats buiten de machinekamer en bij voorkeur boven het werkdek opgesteld. De werking van de noodbrandbluspomp moet voor ten minste drie uur verzekerd zijn.
d. Noodbrandbluspompen, zee-inlaatafsluiters en andere noodzakelijke afsluiters kunnen worden bediend vanaf een plaats die is gelegen buiten de ruimten waarin de overige brandbluspompen zijn ondergebracht. Deze plaats is zodanig dat het niet waarschijnlijk is dat zij in geval van brand in de bedoelde ruimten onbereikbaar wordt.

Artikel 5.18 Hoofdbrandblusleidingen

1. a. Indien meer dan één brandkraan is voorgeschreven om te kunnen voorzien in het aantal stralen water, zoals bedoeld in artikel 5.19, tweede lid, onderdeel a, is er een hoofdbrandblusleiding aangebracht.
b. Hoofdbrandblusleidingen hebben geen andere aansluitingen dan die welke voor de brandbestrijding zijn vereist, met uitzondering van aansluitingen die zijn aangebracht om het dek te wassen, de ankerkettingen schoon te spuiten en de lensejectoren te bedienen, onder voorwaarde dat de doelmatigheid van het brandblussysteem gehandhaafd blijft.
c. In hoofdbrandblusleidingen zijn op doelmatige plaatsen aftapkranen aangebracht om beschadiging door bevriezing te voorkomen.

2. a. De doorlaat van de hoofdbrandblusleiding en van de aftakkingen daarvan is groot genoeg voor een doelmatige verwerking van de maximaal voorgeschreven opbrengst van twee gelijktijdig werkende brandbluspompen. De doorlaat behoeft echter niet groter te zijn dan voor de verwerking van 140 m^3 /uur nodig is.
b. Wanneer de onder a genoemde opbrengst, geleverd door de aldaar genoemde pompen, wordt verwerkt door straalpijpen als omschreven in artikel 5.19, vijfde lid, gekoppeld aan slangen die zijn aangesloten op in elkaars nabijheid gelegen brandkranen, kan bij alle brandkranen ten minste een druk van 0,25 N/mm^2 worden gehandhaafd.

Artikel 5.19 Brandkranen, brandslangen en straalpijpen

1. a. Het aantal brandslangen is gelijk aan het aantal geplaatste brandkranen, zoals voorgeschreven in het tweede lid. Bovendien is er een reserve brandslang aanwezig. Dit aantal

omvat niet de brandslangen zoals vereist in de machinekamer en het ketelruim. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een groter aantal brandslangen voorschrijven opdat, rekening houdende met de grootte van het vaartuig, steeds voldoende slangen beschikbaar en bereikbaar zijn.

b. Brandslangen zijn vervaardigd van goedgekeurd materiaal en zijn van voldoende lengte om met een waterstraal alle ruimten te kunnen bereiken waarvoor zij zijn bestemd. Deze lengte mag niet meer dan 20 m bedragen. Elke brandslang is voorzien van een straalpijp en de nodige koppelingen. Brandslangen worden tezamen met de benodigde onderdelen en gereedschappen voor gebruik gereed gehouden op opvallende plaatsen nabij de brandkranen of slangaansluitingen.

2. a. Het aantal en de plaats van de brandkranen is zodanig dat met ten minste twee stralen water, niet afkomstig uit dezelfde brandkraan, waarbij voor een van deze stralen slechts een brandslanglengte mag worden gebruikt, elk deel van het vaartuig dat gedurende de vaart onder normale bedrijfsomstandigheden toegankelijk is, kan worden bereikt.

b. Alle voorgeschreven brandkranen zijn voorzien van brandslangen die zijn uitgerust met straalpijpen die kunnen spuiten en sproeien zoals is vereist in het vijfde lid. Er is een brandkraan aangebracht bij de toegang van de ruimte die moet worden beveiligd.

3. Hoofdbrandblusleidingen en brandkranen zijn vervaardigd van materialen die in voldoende mate hittebestendig zijn, tenzij deze voldoende zijn beschermd. Brandblusleidingen en brandkranen zijn zodanig geplaatst dat de brandslangen gemakkelijk daaraan kunnen worden gekoppeld. Aan boord van vaartuigen die lading aan dek kunnen vervoeren is de plaats van de brandkranen altijd gemakkelijk bereikbaar en de leidingen zijn, zoveel als praktisch mogelijk, zodanig aangelegd dat gevaar voor beschadiging door een dergelijke lading wordt vermeden. Tenzij bij elke brandkraan een bijbehorende brandslang met straalpijp aanwezig is kan elke brandslang op elke brandkraan en elke straalpijp op elke brandslang worden aangesloten.

4. Elke aansluiting voor een brandslang is voorzien van een kraan of afsluiter waarmee een brandslang gemakkelijk en snel kan worden aan- of afgekoppeld terwijl de brandbluspompen in werking zijn.

5. a. Straalpijpen hebben een standaard spuitopening met een diameter van 12, 16 of 19 mm, dan wel een doorlaat die hier nagenoeg mee overeenkomt. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een grotere spuitopening toestaan.

b. In ruimten voor accommodatie en dienstruimten behoeft de spuitopening van de straalpijpen niet groter te zijn dan 12 mm.

c. In ruimten voor machines en op open dekken is de diameter van de spuitopening van de straalpijpen zodanig dat met twee stralen water bij de druk, genoemd in artikel 5.18, tweede lid, onderdeel b, met de kleinste pomp een zo groot mogelijke hoeveelheid water kan worden geleverd. Er behoeft echter geen straalpijp te worden gebruikt met een spuitopening waarvan de diameter meer dan 19 mm bedraagt.

Artikel 5.20 Brandblustoestellen

1. Een brandblustoestel is van een goedgekeurd type. De inhoud van een voorgeschreven draagbaar brandblustoestel met vloeibare blusstof mag niet groter zijn dan 13,5 l en niet

kleiner dan 9 l. Een brandblustoestel met een andere blusstof is ten minste even goed draagbaar als een toestel met vloeibare blusstof van 13,5 l en het blusvermogen is ten minste gelijkwaardig aan dat van een dergelijk toestel met een blusstof van 9 l. De gelijkwaardigheid van brandblustoestellen wordt bepaald door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Het aantal aan boord aanwezige reservevullingen is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3. Brandblustoestellen die zijn gevuld met een blusstof die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie hetzij uit zichzelf, hetzij onder te verwachten gebruiksomstandigheden zodanige hoeveelheden giftige gassen afgeeft dat dit schadelijk is voor de gezondheid, zijn aan boord niet toegestaan.

4. Brandblustoestellen worden periodiek nagezien en worden onderworpen aan de tests die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn voorgeschreven.

5. In het algemeen is een van de draagbare brandblustoestellen die voor het gebruik in een bepaalde ruimte zijn bestemd, nabij de toegang tot die ruimte geplaatst.

Artikel 5.21 Draagbare brandblustoestellen in controlestations, ruimten voor accommodatie en dienstruimten

1. Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn ten minste vijf goedgekeurde draagbare brandblustoestellen geplaatst in controlestations, ruimten voor accommodatie en dienstruimten.

2. Het aantal aan boord aanwezige reservevullingen is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 5.22 Brandblusvoorzieningen in ruimten voor machines

1. a. Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn ruimten waarin oliegestookte ketels of oliestookinrichtingen zijn opgesteld, voorzien van één van de volgende vast aangebrachte brandblusinstallaties:
1°. een sproei-installatie voor water onder druk, of
2°. een installatie met verstikkend gas als blusstof, of
3°. een installatie met gas als blusstof verkregen uit een verdampende vloeistof met een lage giftigheidgraad, of
4°. een installatie voor schuim met een hoog verschuimingsgetal.
Indien machinekamers en ketelruimen niet volkomen van elkaar zijn gescheiden of wanneer brandstofolie vanuit het ketelruim in de machinekamer kan vloeien, worden de betrokken machinekamers en ketelruimen als één ruimte beschouwd.
b. Nieuwe brandblusinstallaties met halon 1211 en 1301 als blusstof zijn verboden op nieuwe en bestaande vaartuigen. Bij ministeriële regeling worden voorschriften gegeven met betrekking tot het testen van bestaande installaties.
c. In ieder ketelruim is ten minste één speciaal draagbaar schuimbrandblustoestel aanwezig ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

d. Ten minste twee goedgekeurde draagbare brandblustoestellen met schuim of een gelijkwaardige blusstof zijn aanwezig op elke stookplaats van elk ketelruim en in elke ruimte waarin een deel van de oliestookinrichting is ondergebracht. Ten minste een schuimbrandblustoestel met een inhoud van ten minste 135 l of een daaraan gelijkwaardig gesteld brandblustoestel is voorzien van op haspels aangebrachte slangen die lang genoeg zijn om elk deel van de ruimte te kunnen bereiken. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, rekening houdend met de afmetingen en de aard van de ruimte die moet worden beschermd, vermindering toestaan van het vereiste in dit onderdeel.

e. Op elke stookplaats is een bak met zand, met soda doordrenkt zaagsel of een ander goedgekeurd droog materiaal aanwezig in hoeveelheden die ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn. Een goedgekeurd draagbaar schuimbrandblustoestel of een gelijkwaardig brandblustoestel kan hiervoor in de plaats worden gesteld.

2. Ruimten waarin verbrandingsmotoren of gasturbines zijn opgesteld die worden gebruikt hetzij als hoofdvoortstuwingswerktuigen, hetzij voor andere doeleinden waarbij deze werktuigen tezamen een totaal vermogen hebben van niet minder dan 750 kW, zijn voorzien van:

a. één van de brandblusinstallaties als voorgeschreven in het eerste lid, onderdeel a,

b. ten minste een speciaal draagbaar schuimbrandblustoestel ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, en

c. een voldoende aantal goedgekeurde schuimbrandblustoestellen met een inhoud van ten minste 45 l of daaraan gelijkwaardig gestelde brandblustoestellen om blusstof te kunnen richten op ieder deel van de brandstofsystemen, smeeroliedruksystemen, tandwielkasten en andere brandgevaarlijke plaatsen. Bovendien moet een voldoende aantal draagbare schuimbrandblustoestellen of daaraan gelijkwaardig gestelde brandblustoestellen aanwezig zijn, die zo zijn geplaatst dat geen enkel punt in de ruimte op een loopafstand van meer dan 10 m van een brandblustoestel is gelegen; er moeten echter in elke ruimte ten minste twee van deze brandblustoestellen aanwezig zijn. Voor kleinere ruimten kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijking van deze eisen toestaan.

3. Ruimten waarin stoomturbines of gesloten stoommachines zijn opgesteld, gebezigd hetzij als hoofdvoortstuwingswerktuigen, hetzij voor andere doeleinden waarbij deze werktuigen tezamen een totaal vermogen hebben van niet minder dan 750 kW, zijn voorzien van:

a. een voldoende aantal schuimbrandblustoestellen met een inhoud van ten minste 45 l of daaraan gelijkwaardige brandblustoestellen, om blusstof te kunnen richten op ieder deel van het smeeroliedruksysteem, van de omkastingen van de onder druk gesmeerde delen van de turbines, machines of daarbij behorende tandwielkasten en andere brandgevaarlijke plaatsen. Deze brandblustoestellen zijn echter niet vereist indien in dergelijke ruimten een vast aangebrachte brandblusinstallatie aanwezig is als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, en

b. een voldoende aantal draagbare schuimbrandblustoestellen of daaraan gelijkwaardige brandblustoestellen die zo zijn geplaatst dat geen enkel punt in de ruimte op een loopafstand van meer dan 10 m van een brandblustoestel is gelegen; er moeten echter in elke ruimte ten minste twee van deze brandblustoestellen aanwezig zijn. Het bepaalde in dit onderdeel is niet van toepassing wanneer ingevolge het bepaalde in het tweede lid, onderdeel c, reeds brandblustoestellen zijn vereist.

4. Indien er naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie brandgevaar aanwezig is in ruimten voor machines ten aanzien waarvan geen bepaalde voorschriften omtrent brandblusmiddelen zijn gegeven in het eerste, tweede en derde lid, zijn in of dicht bij deze ruimten een zodanig aantal brandblustoestellen of andere brandblusmiddelen opgesteld als door hem voldoende wordt geacht.

5. Een vast aangebrachte brandblusinstallatie die niet in dit hoofdstuk wordt voorgeschreven, is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

6. Voor een ruimte voor machines van categorie A die op een laag niveau toegankelijk is vanuit een aangrenzende schroefastunnel, is, behalve een waterdichte deur aan de van deze ruimte voor machines afgekeerde zijde, een lichte stalen brandwerende deur aangebracht die aan beide zijden geopend kan worden.

7. Ten aanzien van vaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren of die hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven geldt dat alle machineruimten van categorie A zijn uitgerust met een vast aangebrachte brandblusinrichting.

Artikel 5.23 Internationale walaansluiting

1. Er is ten minste een internationale walaansluiting aanwezig die voldoet aan het bepaalde in het tweede lid.

2. De standaardafmetingen van flenzen voor de internationale walaansluiting komen overeen met de onderstaande tabel:

Beschrijving	Afmeting
Uitwendige flensdiameter	178 mm
Inwendige flensdiameter	64 mm
Diameter van de steekcirkel der bouten	132 mm
Boutgaten	4 gaten van 19 mm diameter, aangebracht op onderling gelijke afstanden op de bovenstaande steekcirkel van de bouten, met sleuven radiaal doorgetrokken tot de omtrek
Flensdikte	ten minste 14,5 mm
Bouten en moeren	4, elk met een diameter van 16 mm en een lengte van 50 mm

3. De internationale walaansluiting is vervaardigd van materiaal, geschikt voor een werkdruk van 1,0 N/mm^2.

4. De flens is aan één zijde vlak. Op de andere zijde is een koppeling, passend op de brandkranen en brandslangen van het vaartuig, permanent aangebracht. De internationale

walaansluiting wordt aan boord van het vaartuig bewaard. tezamen met een flenspakking geschikt voor een werkdruk van 1,0 N/mm², alsmede met vier bouten met een diameter van 16 mm en een lengte van 50 mm en acht sluitringen.

5. Er zijn voorzieningen aangebracht om een dergelijke aansluiting aan beide zijden van het vaartuig te kunnen gebruiken.

Artikel 5.24 Brandweeruitrustingen

1. Elk vaartuig is uitgerust met ten minste twee brandweeruitrustingen die ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

2. De brandweeruitrustingen zijn zo opgeborgen, dat zij gemakkelijk bereikbaar en gereed voor gebruik zijn. Zij worden op ver uiteen liggende plaatsen bewaard.

Artikel 5.25 Brandbeveiligingsplan

Ter instructie van de bemanning wordt een brandbeveiligingsplan permanent opgehangen op daarvoor in aanmerking komende plaatsen. De uitvoering van dit plan is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 5.26 Onmiddellijke beschikbaarheid van brandbestrijdingsmiddelen

Brandbestrijdingsmiddelen worden goed onderhouden en zijn te allen tijde voor onmiddellijk gebruik gereed.

Artikel 5.27 Toelating van vervangende middelen

Waar in deze paragraaf een speciaal toestel, apparaat, speciale blusstof of inrichting van een bepaalde aard is voorgeschreven kan, indien naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een en ander niet minder effectief is, elk ander toestel, apparaat, andere blusstof of inrichting daarvoor in de plaats worden gesteld.

§ 3. Brandbeveiligingsmaatregelen op vaartuigen waarvan de lengte 45 m onderscheidenlijk 24 m of meer bedraagt, maar minder dan 60 m

Artikel 5.27a Reikwijdte

De bepalingen van deze paragraaf zijn van toepassing op vaartuigen waarvan de lengte 45 meter of meer bedraagt, maar minder dan 60 meter, alsmede op alle vaartuigen met een lengte van 24 meter of meer, maar minder dan 60 meter die dienstdoen in Nederlandse wateren of die hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

Artikel 5.28 Structurele brandbeveiliging

1. De romp, de bovenbouw, structurele schotten, dekken en dekhuizen zijn van onbrandbare materialen vervaardigd. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een brandbare constructie toestaan mits wordt voldaan aan de van toepassing zijnde bepalingen van dit artikel en aan de aanvullende bepalingen van artikel 5.40, derde lid.

2\. a. Op vaartuigen waarvan de romp is vervaardigd van onbrandbare materialen, zijn dekken en schotten die ruimten voor machines van categorie A scheiden van ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations, van klasse «A-60» wanneer de ruimte voor machines van categorie A niet is voorzien van een vast aangebrachte brandblusinstallatie, en van klasse «A-30» wanneer een dergelijke installatie wel is aangebracht. Dekken en schotten die andere ruimten voor machines scheiden van ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations, zijn van klasse «A-0». Dekken en schotten die controlestations scheiden van ruimten voor accommodatie en dienstruimten zijn van klasse «A» en zijn geïsoleerd ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan het aanbrengen van wanden van klasse «B-15» toestaan voor de scheiding van ruimten zoals de hut van de schipper en de brug.
b. Op vaartuigen waarvan de romp is vervaardigd van brandbare materialen, zijn dekken en schotten, die ruimten voor machines scheiden van ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations van klasse «F» of klasse «B-15». Bovendien verhinderen dekken en schotten die ruimten voor machines omgeven, zoveel als praktisch mogelijk is de doortocht van rook. Dekken en schotten die controlestations scheiden van ruimten voor accommodatie en dienstruimten, zijn van klasse «F».

3\. a. Op vaartuigen waarvan de romp is vervaardigd van onbrandbare materialen, zijn schotten van gangen in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations van klasse «B-15».
b. Op vaartuigen waarvan de romp is vervaardigd van brandbare materialen, zijn schotten van gangen in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations van klasse «F».
c. Schotten van gangen als vereist in onderdeel a of b zijn opgetrokken van dek tot dek, tenzij aan beide zijden van het schot doorlopende plafonds met dezelfde brandwerendheid als van de gangschotten zijn aangebracht, in welk geval het schot mag eindigen tegen het doorlopende plafond.

4\. Binnentrappen in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations zijn van staal of ander, gelijkwaardig materiaal. Op vaartuigen waarvan de romp is vervaardigd van brandbare materialen zijn dergelijke binnentrappen ondergebracht in ruimten die zijn omgeven door schotten van klasse «F». Op vaartuigen waarvan de romp is vervaardigd van onbrandbare materialen zijn dergelijke binnentrappen ondergebracht in ruimten die zijn omgeven door schotten van klasse «B-15». Indien evenwel een dergelijke binnentrap slechts twee dekken verbindt, behoeft deze slechts op een dek door schotten te zijn omsloten.

5\. Deuren en andere afsluitmiddelen in schotten en dekken als bedoeld in het tweede en derde lid, deuren welke zijn aangebracht in schotten die trappen omsluiten als bedoeld in het vierde lid en deuren welke zijn aangebracht in schachtwanden van machinekamers en ketelruimen, bezitten voorzover als praktisch mogelijk is ten minste een gelijkwaardige brandwerendheid als de schotten en dekken waarin zij zijn aangebracht. Deuren die toegang geven tot ruimten voor machines van categorie A zijn zelfsluitend.

6\. Liftschachten welke door ruimten voor accommodatie en dienstruimten gaan, zijn van staal of van een ander, gelijkwaardig materiaal vervaardigd en zijn voorzien van afsluitmiddelen waarmee de trek en de rookverspreiding onder controle kunnen worden gehouden.

7. a. Op vaartuigen waarvan de romp is vervaardigd van brandbare materialen zijn de begrenzingsschotten en dekken van ruimten waarin de noodkrachtbron is opgesteld en schotten en dekken tussen kombuizen, verfhutten, lampenhutten of bergplaatsen waarin zich belangrijke hoeveelheden licht ontvlambaar materiaal bevinden en ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations van klasse «F» of klasse «B-15».
b. Op vaartuigen waarvan de romp is vervaardigd van onbrandbare materialen zijn de schotten en dekken, bedoeld onder a, van klasse «A» en zijn deze ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geïsoleerd, rekening houdend met het brandgevaar. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan tussen een kombuis en ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations klasse «B-15» toestaan wanneer in de kombuis slechts elektrische fornuizen, elektrische warmwaterbereiders en andere elektrisch verwarmde apparaten zijn opgesteld.
c. Licht ontvlambare producten worden in daarvoor geschikte gesloten vaten opgeslagen.

8. Wanneer schotten en dekken die ingevolge het bepaalde in het tweede, derde, vijfde of zevende lid van klasse «A», klasse «B» of klasse «F» zijn, worden doorboord voor het doorlaten van elektrische leidingen, pijpen, schachten, kokers en dergelijke, worden zodanige maatregelen getroffen dat de brandwerendheid van de schotten en dekken niet vermindert.

9. Luchtruimten ingesloten achter wanden en beschietingen tussen plafonds en dekken in de ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations, zijn onderverdeeld door afstoppingen welke de trek tegengaan en die niet verder dan 7 m uiteen liggen.

10. Voor ruimten voor machines gelden ten aanzien van ramen en schijnlichten de volgende voorschriften:
a. schijnlichten die kunnen worden geopend, kunnen van buiten de ruimte waarop zij zijn aangebracht worden gesloten. Schijnlichten waarin ramen zijn aangebracht zijn aan de buitenzijde voorzien van blinden van staal of ander gelijkwaardig materiaal en zijn vast aan het schijnlicht verbonden,
b. glas of soortgelijk materiaal mag niet in begrenzingsschotten van ruimten voor machines zijn aangebracht. Dit sluit het gebruik van draadglas in schijnlichten en glas in controlekamers die geheel in ruimten voor machines zijn gelegen niet uit, en
c. schijnlichten als bedoeld onder a zijn voorzien van draadglas.

11. Isolatiematerialen in ruimten voor accommodatie, dienstruimten met uitzondering van proviand-, koel- en vrieskamers, in controlestations en in ruimten voor machines, zijn onbrandbaar. Het oppervlak van isolatiemateriaal dat is aangebracht aan de binnenzijde van begrenzingsschotten en -dekken van ruimten voor machines van categorie A, is ondoordringbaar voor olie of oliedampen.

12. Brandbare isolatie in visruimen is door een goed afsluitende bekleding beschermd.

13. Onverminderd het bepaalde in dit artikel kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat klasse «A-0» wordt toegepast in plaats van klasse «B-15» of klasse «F», rekening houdend met de hoeveelheid brandbare materialen die gebruikt zijn in aangrenzende ruimten.

Artikel 5.29 Ventilatiesystemen

1. Met uitzondering van het bepaalde in artikel 5.30, tweede lid, zijn er middelen aanwezig voor het stopzetten van ventilatoren en het sluiten van hoofdin- en uitlaten van ventilatiesystemen van buiten de ruimten die worden geventileerd.

2. Er zijn middelen aanwezig om de ringvormige ruimten rond schoorstenen vanaf een veilige plaats te kunnen sluiten.

3. Ventilatieopeningen zijn toegestaan in en onder deuren in schotten van gangen, met dien verstande dat dergelijke openingen niet mogen zijn aangebracht in en onder deuren van trapomsluitingen. De openingen in deuren mogen alleen in de onderste helft van de deur zijn aangebracht. Indien een dergelijke opening zich bevindt in of onder een deur, mag de totale oppervlakte van deze opening of openingen niet meer bedragen dat 0,05 m^2. Indien een dergelijke opening in een deur is aangebracht, is deze voorzien van een rooster van onbrandbaar materiaal.

4. Ventilatiekanalen voor ruimten voor machines van categorie A of voor kombuizen mogen over het algemeen niet door ruimten voor accommodatie, dienstruimten of controlestations lopen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan evenwel toestaan dat deze ventilatiekanalen door de bovengenoemde ruimten lopen, mits zij zijn vervaardigd van staal of ander, gelijkwaardig materiaal en zodanig zijn uitgevoerd dat de brandwerendheid van schotten en dekken niet vermindert.

5. Ventilatiekanalen voor ruimten voor accommodatie, dienstruimten of controlestations mogen over het algemeen niet door ruimten voor machines van categorie A of door kombuizen lopen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan evenwel toestaan dat deze ventilatiekanalen door de bovengenoemde ruimten lopen, mits zij zijn vervaardigd van staal of ander, gelijkwaardig materiaal en zodanig zijn uitgevoerd dat de brandwerendheid van schotten en dekken niet vermindert.

6. Bergplaatsen waarin zich aanzienlijke hoeveelheden gemakkelijk ontvlambare stoffen bevinden, zijn voorzien van ventilatie-inrichtingen die zijn gescheiden van andere ventilatiesystemen. De ventilatie vindt plaats op hoog en op laag niveau in de ruimte en de in- en uitlaten van de ventilatoren zijn op een veilige plaats aangebracht en zijn voorzien van vlamkerende inrichtingen.

7. Ventilatiesystemen die ruimten voor machines bedienen, zijn onafhankelijk van systemen die andere ruimten bedienen.

8. Indien ventilatieschachten of -kanalen ruimten aan weerszijden van schotten en dekken van klasse «A» bedienen, zijn er kleppen aangebracht ter voorkoming van verspreiding van vuur en rook van de ene ruimte naar de andere. Met de hand bedienbare kleppen kunnen aan beide zijden van het schot of het dek geopend en gesloten worden. Indien de schachten of kanalen met een oppervlakte van de dwarsdoorsnede van meer dan 0,02 m^2 lopen door schotten en dekken van klasse «A», zijn er automatisch sluitende kleppen aangebracht. Schachten die ruimten bedienen die slechts aan één zijde van dergelijke schotten zijn gelegen, voldoen aan het bepaalde in artikel 5.9, eerste lid, onder b.

Artikel 5.30 Verwarmingsinstallaties

1. Elektrische kachels zijn vast opgesteld en zijn zo ingericht dat het brandgevaar tot een minimum is beperkt. Deze toestellen mogen niet zijn voorzien van een verwarmingselement dat kleding, gordijnen of andere soortgelijke materialen in de directe omgeving kan verschroeien of vlam vatten door de hitte die het element uitstraalt.

2. Verwarming door middel van open vuur is niet toegestaan. Kachels en andere soortgelijke apparaten zijn deugdelijk bevestigd en zij zijn onder, rondom en ter hoogte van de schoorsteenoploop voorzien van voldoende bescherming en isolatie tegen brand. Schoorsteenoplopen van kachels die vaste brandstof verstoken zijn zo ingericht en ontworpen dat de kans op verstopt raken door verbrandingsproducten tot een minimum wordt beperkt en zijn uitgerust met een toegankelijke voorziening om schoon te maken. Kleppen om de schoorsteentrek te regelen hebben bij de gesloten stand nog enige doorlaat. Ruimten waarin kachels zijn geplaatst zijn voorzien van ventilatoren met voldoende doortocht om te kunnen voorzien in voldoende verbrandingslucht voor de kachel. Dergelijke ventilatoren mogen niet zijn uitgerust met een afsluitinrichting en hun opstelling is zodanig dat geen afsluitinrichtingen als bedoeld in artikel 2.9 vereist zijn.

3. Toestellen met een open gasvlam, met uitzondering van fornuizen en warmwatertoestellen, zijn niet toegestaan. Ruimten waarin dergelijke fornuizen en warmwatertoestellen zijn geplaatst, zijn voorzien van voldoende ventilatie om dampen en mogelijke gaslekkage naar een veilige plaats af te voeren. Alle leidingen waardoor het gas vanaf het drukvat naar de kachel of waterverwarmer wordt geleid zijn van staal of een ander goedgekeurd materiaal. Er zijn automatische veiligheidsinrichtingen voor het afsluiten van de gastoevoer aangebracht die in werking treden bij drukverlies in de hoofdgasleiding of in het geval van vlamstoring bij elk toestel.

Artikel 5.31 Diversen

1. Blootgestelde oppervlakken in ruimten voor accommodatie, dienstruimten, controlestations, gangen en ingesloten ruimten voor trappen, alsmede oppervlakken verborgen achter schotten, beschietingen en plafonds in bovengenoemde ruimten, hebben een laag vlamverspreidend vermogen.

2. Alle blootgestelde oppervlakken van met glas gewapende kunststof constructies binnen ruimten voor accommodatie, dienstruimten, controlestations, ruimten voor machines van categorie A en andere ruimten voor machines met eenzelfde brandgevaar, zijn voorzien van een afwerkingslaag van goedgekeurde hars die blijvende brandvertragende eigenschappen heeft of zijn bedekt met een goedgekeurde brandvertragende verf of zijn beschermd door onbrandbare materialen.

3. Verven, vernissen en andere stoffen voor afwerking, gebruikt op blootgestelde inwendige oppervlakken, zijn zodanig dat zij naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geen onnodig brandgevaar opleveren en mogen geen overmatige hoeveelheden rook of giftige gassen of dampen kunnen voortbrengen.

4. De onderste laag van dekbedekkingen in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations is van goedgekeurd materiaal dat noch gemakkelijk kan ontbranden, noch aanleiding kan geven tot vergiftigings- óf explosiegevaar bij verhoogde temperaturen.

5. a. In ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations zijn pijpen die door schotten of dekken van klasse «A» of «B» zijn gevoerd, van goedgekeurde materialen vervaardigd, rekening houdend met de temperatuur waaraan de betrokken schotten of dekken weerstand moeten kunnen bieden. Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaat dat door ruimten voor accommodatie en dienstruimten olie of brandbare vloeistoffen worden gevoerd, zijn de pijpen waardoor die olie of brandbare vloeistoffen worden gevoerd van goedgekeurd materiaal vervaardigd, rekening houdende met het brandgevaar.

b. Materialen die gemakkelijk onbruikbaar worden door warmte, mogen niet worden gebruikt voor spuipijpen, sanitaire uitlaten en andere uitlaten, die dicht bij de lastlijn liggen en waarvan smelten, in geval van brand, gevaar voor instromen van water zou meebrengen.

6. Alle andere afvalbakken dan die, welke worden gebruikt bij de verwerking van vis, zijn vervaardigd van onbrandbare materialen en hebben geen openingen in de zijkanten of bodem.

7. Werktuigen voor de aandrijving van brandstoftrimpompen, pompen van oliestookinrichtingen en dergelijke brandstofpompen zijn voorzien van afstandsbedieningen die zijn aangebracht buiten de desbetreffende ruimten zodat bedoelde werktuigen kunnen worden stopgezet bij het uitbreken van brand in de ruimte waarin zij zijn opgesteld.

8. Waar nodig zijn lekbakken aangebracht teneinde te voorkomen dat olie naar de vullings kan vloeien.

Artikel 5.32 Opslag van gasflessen en van gevaarlijke materialen

1. Flessen die zijn bestemd voor samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen zijn duidelijk gemarkeerd door middel van voorgeschreven kleuren ter identificatie en zijn voorzien van een duidelijk leesbare identificatie van de naam en chemische formule van hun inhoud. Dergelijke flessen zijn deugdelijk vastgezet.

2. Flessen die ontvlambare of andere gevaarlijke gassen bevatten alsmede flessen die als zodanig in gebruik zijn geweest zijn deugdelijk vastgezet en opgesteld op het open dek en alle afsluiters, drukregelaars en op de flessen aangesloten leidingen zijn tegen beschadiging beschermd. De flessen zijn beschermd tegen grote veranderingen in temperatuur, direct zonlicht en opeenhoping van sneeuw. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter toestaan dat dergelijke flessen zijn opgeslagen in ruimten die voldoen aan de eisen van het derde tot en met vijfde lid.

3. Ruimten waarin gemakkelijk ontvlambare vloeistoffen, zoals vluchtige verfstoffen, paraffine, benzol en dergelijke, en indien toegestaan vloeibaar gas zijn opgeslagen, mogen

uitsluitend toegankelijk zijn vanaf het open dek. Drukregeltoestellen en ontlastingskleppen monden binnen deze ruimten uit. Wanneer begrenzingsschotten van dergelijke ruimten grenzen aan andere omsloten ruimten, zijn deze schotten gasdicht uitgevoerd.

4. Elektrische leidingen en aansluitingen zijn niet toegestaan binnen ruimten welke worden gebruikt voor het bergen van gemakkelijk ontvlambare vloeistoffen en vloeibaar gemaakte gassen, tenzij nodig voor het verrichten van werkzaamheden binnen die ruimten. In dat geval zijn de elektrische aansluitingen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geschikt voor gebruik in een ontvlambare atmosfeer. Warmtebronnen mogen zich niet dicht bij dergelijke ruimten bevinden en opschriften met «niet roken» en «geen open vuur» zijn aangebracht op een doelmatige plaats.

5. Elk soort samengeperst gas is afzonderlijk opgeslagen. Ruimten die voor opslag van dergelijke gassen worden gebruikt, mogen niet worden gebruikt voor het opslaan van brandbare producten, noch voor gereedschappen of onderdelen die geen deel uitmaken van het gasdistributiesysteem. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter met inachtneming van de kenmerkende eigenschappen, hoeveelheid en voorgenomen gebruik van dergelijke samengeperste gassen, verlichting van deze voorschriften toestaan, rekening houdend met de eigenschappen en de hoeveelheid van zodanige samengeperste gassen en het gebruik waarvoor deze bestemd zijn.

Artikel 5.33 Voorzieningen voor ontsnapping

1. In en vanuit alle ruimten voor accommodatie en ruimten waarin door de bemanning onder normale omstandigheden dienst wordt gedaan, andere dan ruimten voor machines, zijn trappen en ladders aangebracht waarlangs het open dek en vervolgens de groepsreddingsmiddelen gemakkelijk kunnen worden bereikt. In het bijzonder wordt aan de volgende bepalingen voldaan:

a. op elk dek waarop zich ruimten voor accommodatie bevinden, zijn ten minste twee, zo ver mogelijk van elkaar verwijderde voorzieningen voor ontsnapping aangebracht. De normale voorzieningen voor toegang tot elke besloten ruimte of groep van ruimten mogen hieronder worden begrepen;

b. 1°. onder het blootgestelde dek bestaat de hoofdvoorziening voor ontsnapping uit een trap, terwijl de tweede voorziening voor ontsnapping mag bestaan uit een schacht of trap, en

2°. boven het blootgestelde dek bestaan de voorzieningen voor ontsnapping uit trappen of deuren naar een open dek, dan wel uit een combinatie van beide. Indien het uit praktische overwegingen niet mogelijk is om trappen of deuren aan te brengen, mag één van de voorzieningen voor ontsnapping bestaan uit een luik, dat zo nodig beschermd is tegen ijsafzetting;

c. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan bij wijze van uitzondering toestaan dat slechts één voorziening voor ontsnapping is aangebracht indien de aard en de plaats van de ruimten en het aantal van de personen die in normale omstandigheden daarin verblijven of dienst doen, daartoe aanleiding geven;

d. een doodlopende gang of een doodlopend gedeelte van een gang is bij voorkeur niet langer dan 2,5 m en in geen geval langer dan 5,0 m;

e. de afmetingen van en de wijze waarop de voorzieningen voor ontsnapping zijn uitgevoerd, zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. In elke ruimte voor machines van categorie A zijn twee voorzieningen voor ontsnapping aangebracht die zo ver mogelijk van elkaar zijn verwijderd. Verticale vluchtmiddelen bestaan uit stalen trappen of ladders. Indien de afmetingen van de ruimten voor machines daartoe aanleiding geven, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat slechts een voorziening voor ontsnapping is aangebracht. In een dergelijk geval is bijzondere aandacht geschonken aan deze uitgang.

3. Liften worden niet beschouwd als een van de vereiste voorzieningen voor ontsnapping.

4. Voorzieningen voor ontsnapping zijn op de juiste plaats voorzien van signaleringen die voldoen aan bij ministeriële regeling te stellen nadere regels.

Artikel 5.34 Automatische brandalarm- en brandontdekkingsinstallaties

Op vissersvaartuigen waar het Hoofd van de Scheepvaartinspectie op grond van het bepaalde in artikel 5.28, eerste lid, een brandbare constructie heeft toegestaan of waar anders aanzienlijke hoeveelheden brandbaar materiaal worden gebruikt bij de constructie van ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations wordt speciale aandacht geschonken aan het installeren van een automatische brandalarm- en brandontdekkingsinstallatie in die ruimten, waarbij rekening wordt gehouden met de afmeting van die ruimten, hun inrichting en plaatsing betrekking hebbend op controlestations alsmede, indien van toepassing, het vlamspreidend vermogen van het geplaatste meubilair.

Artikel 5.35 Brandbluspompen

1. Het minimum aantal en type brandbluspompen dat aan boord van een vaartuig is aangebracht, is als volgt:
a. één werktuiglijke pomp die voor de aandrijving niet afhankelijk is van het hoofdwerktuig of
b. één werktuiglijke pomp die door het hoofdwerktuig wordt aangedreven, onder voorwaarde dat de schroefas is voorzien van een uitschakelbare koppeling, of van een verstelbare schroef.
Ongeacht het bepaalde onder a en b zijn er op vissersvaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren dan wel hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven te allen tijde ten minste twee brandbluspompen aanwezig.

2. Sanitair-, ballast-, lens-, algemene dienstpompen of andere pompen mogen als brandbluspompen worden gebruikt indien zij voldoen aan het gestelde in dit hoofdstuk en, bij gebruik van deze pompen als brandbluspomp, de lenscapaciteit van het vaartuig hierdoor niet wordt beïnvloed. Brandbluspompen zijn zo aangesloten dat het niet mogelijk is hiermee olie of andere brandbare vloeistoffen te verpompen.

3. Bij centrifugaalpompen of andere op de brandblusleiding aangesloten pompen waarbij het mogelijk is dat het water door de pomp kan terugstromen, is in de persleiding een terugslagklep aangebracht.

4. Vissersvaartuigen die niet zijn uitgerust met een werktuiglijk bediende noodbrandbluspomp en zonder een vast aangebrachte brandblusinstallatie in de ruimten voor machines zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorzien van aanvullende brandblusmiddelen.

5. Werktuiglijk bediende noodbrandbluspompen, indien aangebracht, zijn onafhankelijk gedreven, op zich zelf staande pompen die zijn uitgerust met een eigen aandrijfwerktuig en brandstoftoevoer en die zijn opgesteld op een toegankelijke plaats buiten de ruimte waarin de hoofdbrandbluspompen zijn ondergebracht of worden aangedreven door een op zich zelf staande generator, die de noodgenerator mag zijn, die van voldoende capaciteit is en op een veilige plaats buiten de machinekamer is opgesteld, bij voorkeur boven het werkdek.

6. Voor elke noodbrandbluspomp, indien aangebracht, kunnen de pomp, zee-inlaatafsluiters en andere noodzakelijke afsluiters worden bediend vanaf een plaats die is gelegen buiten de ruimten waarin de hoofdbrandbluspompen zijn ondergebracht. Deze plaats is zodanig dat het niet waarschijnlijk is dat zij in geval van brand in de bedoelde ruimten onbereikbaar wordt.

7. De totale capaciteit (Q) van de werktuiglijk bediende hoofdbrandbluspompen is ten minste gelijk aan:
$Q = [0{,}15 \sqrt{\{L(B+D)\}} + 2{,}25]^2$ m^3 per uur, waarbij L, B en D in meters zijn uitgedrukt.

8. Indien twee onafhankelijk werktuiglijk bediende brandbluspompen zijn aangebracht, mag de capaciteit van elke pomp niet minder zijn dan 40 percent van de vereiste capaciteit volgens het bepaalde in het zevende lid of $25 m^3$ per uur, waarbij voor vissersvaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren dan wel hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven de hoogste waarde bepalend is.

9. Wanneer hoofdbrandbluspompen de volgens de in het zevende lid vereiste opbrengst leveren aan de hoofdbrandblusleiding, brandslangen en straalpijpen mag de druk bij elke brandkraan niet minder zijn dan 0,25 N/mm^2.

10. Indien werktuiglijk aangedreven noodbrandbluspompen de maximum opbrengst leveren met de straal water volgens het bepaalde in artikel 5.37, eerste lid, is de druk bij elke brandkraan ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 5.36 Hoofdbrandblusleiding

1. Indien meer dan één brandkraan is vereist om te voorzien in het aantal stralen water zoals bepaald in artikel 5.37, eerste lid, is er een hoofdbrandblusleiding aangebracht.

2. Hoofdbrandblusleidingen en brandkranen zijn vervaardigd van materialen die in voldoende mate hittebestendig zijn, tenzij deze voldoende zijn beschermd.

3. Indien de persdruk van de brandbluspomp de werkdruk waarvoor de hoofdbrandblusleiding is ontworpen, kan overschrijden, zijn er ontlastkleppen aangebracht.

4. Hoofdbrandblusleidingen mogen geen andere aansluitingen hebben dan die welke voor de brandbestrijding zijn vereist, met uitzondering van aansluitingen die zijn aangebracht om het dek en de ankerkettingen schoon te spuiten of de ejector van de kettingbak te bedienen, onder voorwaarde dat de doelmatigheid van het brandblussysteem gehandhaafd blijft.

5. In hoofdbrandblusleidingen zijn op doelmatige plaatsen aftapkranen aangebracht om beschadiging door bevriezing te voorkomen.

Artikel 5.37 Brandkranen, brandslangen en straalpijpen

1. Brandkranen zijn zodanig geplaatst dat brandslangen gemakkelijk en snel kunnen worden aan- of afgekoppeld en elk deel van het vaartuig dat onder normale bedrijfsomstandigheden toegankelijk is met ten minste één straal water kan worden bereikt.

2. Voor de in het eerste lid genoemde waterstraal mag slechts één brandslanglengte worden gebruikt.

3. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid is buiten ruimten voor machines van categorie A nabij de toegang ten minste één brandkraan met slang en straalpijp aangebracht voor gebruik in genoemde ruimte. De straalpijp is van het type dat kan spuiten en sproeien.

4. Bij elke voorgeschreven brandkraan is één brandslang aanwezig. Bovendien is er een reserve brandslang aanwezig.

5. Een enkele brandslanglengte mag niet meer dan 20 m bedragen.

6. Brandslangen zijn vervaardigd van goedgekeurd materiaal. Elke brandslang is voorzien van de nodige koppelingen en een straalpijp die kan spuiten en sproeien.

7. Met uitzondering van brandslangen die permanent zijn aangesloten op de hoofdbrandblusleiding kan elke brandslang op elke brandkraan en elke straalpijp op elke brandslang worden aangesloten.

8. De straalpijpen, voorgeschreven in het zesde lid, zijn aangepast aan de totale opbrengst van de geïnstalleerde brandbluspompen. De spuitopening heeft evenwel een inwendige diameter van niet minder dan 12 mm.

Artikel 5.38 Brandblustoestellen

1. Een brandblustoestel is van een goedgekeurd type. De inhoud van een voorgeschreven draagbaar brandblustoestel met vloeibare blusstof mag niet groter zijn dan 13,5 l en niet kleiner dan 9 l. Een brandblustoestel met een andere blusstof is ten minste even goed draagbaar als een toestel met vloeibare blusstof van 13,5 l en het blusvermogen is ten minste gelijkwaardig aan dat van een dergelijk toestel met een blusstof van 9 l. De gelijkwaardigheid van brandblustoestellen wordt bepaald door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Het aantal aan boord aanwezige reservevullingen is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3. Brandblustoestellen, gevuld met een blusstof die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie hetzij uit zichzelf, hetzij onder te verwachten gebruiksomstandigheden zodanige hoeveelheden giftige gassen afgeeft dat dit schadelijk is voor de gezondheid, zijn aan boord niet toegestaan.

4. Brandblustoestellen worden periodiek nagezien en worden onderworpen aan de tests die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn voorgeschreven.

5. Een van de draagbare brandblustoestellen die voor het gebruik in een bepaalde ruimte zijn bestemd, is nabij de toegang tot die ruimte geplaatst.

Artikel 5.39 Draagbare brandblustoestellen in controlestations, ruimten voor accommodatie en dienstruimten

1. Een voldoende aantal draagbare brandblustoestellen is geplaatst in controlestations, ruimten voor accommodatie en dienstruimten opdat ten minste een brandblustoestel met een voor de in deze ruimte te verwachten branden geschikte blusstof, direct beschikbaar is voor gebruik op elke plaats in deze ruimte. Het totale aantal brandblustoestellen voor bovengenoemde ruimten bedraagt ten minste drie.

2. Het aantal aan boord aanwezige reservevullingen is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 5.40 Brandblusvoorzieningen in ruimten voor machines

1. a. Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn ruimten waarin oliegestookte ketels, oliestookinrichtingen of verbrandingsmotoren of gasturbines zijn opgesteld waarbij deze werktuigen tezamen een totaal vermogen hebben van niet minder dan 750 kW dan wel, voor vissersvaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren dan wel hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven, 375 kW, voorzien van één van de volgende vast aangebrachte brandblusinstallaties:
1°. een sproei-installatie voor water onder druk,
2°. een installatie met verstikkend gas als blusstof,
3°. een installatie met gas als blusstof verkregen uit een verdampende vloeistof met een lage giftigheidgraad, of
4°. een installatie voor schuim met een hoog verschuimingsgetal.
b. Nieuwe vast aangebrachte installaties met halon 1211 en 1301 als blusstof zijn niet toegestaan op nieuwe en bestaande vaartuigen.
c. Indien machinekamers en ketelruimen niet volkomen van elkaar zijn gescheiden of wanneer brandstofolie vanuit het ketelruim in de machine-kamer kan vloeien, worden de betrokken machinekamers en ketelruimen als één ruimte beschouwd.

2. De in het eerste lid, onder a, bedoelde brandblusinstallatie kan worden bediend vanaf een gemakkelijk toegankelijke plaats buiten dergelijke ruimten, welke zodanig is gelegen dat het niet waarschijnlijk is dat, in geval van brand in een te beschermen ruimte, deze

plaats onbereikbaar wordt. Er zijn voorzieningen getroffen teneinde de energievoorziening zeker te stellen die noodzakelijk is voor het inwerking stellen van de installatie in geval van brand in de te beschermen ruimte.

3. Op vaartuigen die geheel of gedeeltelijk zijn vervaardigd van hout of kunststof en waarin oliegestookte ketels, verbrandingsmotoren of gasturbines zijn opgesteld en waarvan de ruimten voor machines zijn omgeven door schotten of dekken van dergelijke materialen, zijn deze ruimten voorzien van een vast aangebrachte brandblusinstallatie zoals voorgeschreven in het eerste lid.

4. In elke ruimte voor machines van categorie A zijn ten minste twee draagbare brandblustoestellen aanwezig van een type dat geschikt is voor het blussen van branden waarbij brandstofolie is betrokken. Indien in dergelijke ruimten werktuigen zijn opgesteld met een totaal vermogen van niet minder dan 250 kW, zijn ten minste drie van dergelijke brandblustoestellen aanwezig. Een van de brandblustoestellen is nabij de toegang tot die ruimte geplaatst.

5. Vissersvaartuigen met ruimten voor machines die niet zijn beschermd door een vast aangebrachte brandblusinstallatie zijn voorzien van een schuimbrandblustoestel met een inhoud van ten minste 45 liter of een daarmee gelijkwaardig brandblustoestel dat geschikt is voor het blussen van oliebranden. Indien deze bepaling door de afmetingen van de ruimten voor machines praktisch niet uitvoerbaar is, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat een aanvullend aantal draagbare brandblustoestellen wordt opgesteld.

6. Op vissersvaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren dan wel hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven zijn alle ruimten voor machines van categorie A uitgerust met een vast aangebrachte brandblusinstallatie.

Artikel 5.41 Brandweeruitrustingen

Het aantal brandweeruitrustingen en de plaats waar deze worden bewaard zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 5.42 Brandbeveiligingsplan

Er is een brandbeveiligingsplan dat permanent aan boord is opgehangen en dat ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is. In geval van kleine vaartuigen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ontheffing van dit voorschrift verlenen.

Artikel 5.43 Onmiddellijke beschikbaarheid van brandbestrijdingsmiddelen

Brandbestrijdingsmiddelen worden goed onderhouden en zijn te allen tijde voor onmiddellijk gebruik gereed.

Artikel 5.44 Toelating van vervangende middelen

Waar in deze paragraaf een speciaal toestel, apparaat, speciale blusstof of inrichting van een bepaalde aard is voorgeschreven kan, indien naar het oordeel van het Hoofd van de

Scheepvaartinspectie één en ander niet minder effectief is, elk ander toestel, apparaat, andere blusstof of inrichting daarvoor in de plaats worden gesteld.

HOOFDSTUK 6 BESCHERMING VAN DE BEMANNING

Artikel 6.1 Algemene beveiligingsmaatregelen

1. Een reddingslijnsysteem is zodanig ontworpen dat het functioneel is voor alle situaties waarvoor het is bestemd en is voorzien van alle benodigde lijnen, touwen, sluitingen, oogbouten en kikkers.

2. Dekopeningen die zijn voorzien van luikhoofden of drempels waarvan de hoogte minder dan 600 mm bedraagt, zijn uitgerust met beveiligingsmiddelen zoals scharnierende of verplaatsbare relingen of netwerk. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor kleine openingen verlichting toestaan van deze eisen.

3. Schijnlichten of andere, soortgelijke openingen zijn voorzien van beveiligingsstaven waarvan de onderlinge afstand niet meer bedraagt dan 350 mm. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor kleine openingen verlichting toestaan van deze eis.

4. Het oppervlak van elk dek is zodanig ontworpen of behandeld dat de mogelijkheid van uitglijden door opvarenden tot een minimum is beperkt. In het bijzonder zijn dekken op plaatsen waar gewerkt wordt, zoals in ruimten voor machines, in kombuizen, bij lieren en op plaatsen waar vis wordt verwerkt alsmede ter plaatse van de onder- en bovenkant van ladders en voor deuren, voorzien van antislipoppervlakken.

Artikel 6.2 Dekopeningen

1. Scharnierende deksels van luiken, mangaten en andere openingen zijn beveiligd tegen per ongeluk sluiten. In het bijzonder zijn zware deksels op noodluiken uitgerust met contragewichten en zijn zij zodanig geconstrueerd dat zij zowel vanaf de binnen- als buitenzijde geopend kunnen worden.

2. De afmetingen van toegangsluiken en ontsnappingsluiken mogen niet kleiner zijn dan 600 bij 600 mm of een kleinere diameter hebben dan 600 mm.

3. Waar praktisch uitvoerbaar zijn boven het dek waarin zich nooduitgangen bevinden handgrepen aangebracht.

Artikel 6.3 Verschansingen, relingen en beveiligingsmiddelen

1. Alle aan weer en wind blootgestelde dekken, voorzover deze bestemd zijn om daar te werken, zijn voorzien van een deugdelijke verschansing of reling. De hoogte van de verschansing of van de reling is ten minste 1 m boven het dek. Indien deze hoogte een belemmering vormt voor de normale werkzaamheden aan boord kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een geringere hoogte toestaan.

2. De kleinste afstand, verticaal gemeten, vanaf de hoogst gelegen lastlijn tot aan het laagste punt van de bovenzijde van de verschansing of tot aan de rand van het werkdek indien een reling is aangebracht, garandeert, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, voldoende bescherming van de bemanning tegen overkomend water, waarbij rekening wordt gehouden met de toestand van de zee en de weersomstandigheden waarbij het vaartuig dienst moet kunnen doen, alsmede met het vaargebied, het type vaartuig en de vismethode waarvoor het bestemd is.

3. De hoogte van de opening onder de onderste roede van het relingwerk mag niet groter zijn dan 230 mm. De onderlinge afstand van de overige roeden mag niet meer dan 380 mm bedragen en de onderlinge afstand tussen scepters mag niet meer dan 1,50 m zijn. Op vaartuigen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd, zijn de scepters van het relingwerk op het vlakke gedeelte van het dek geplaatst. Relingen mogen geen scherpe punten, randen en hoeken hebben en zijn van voldoende sterkte.

4. Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn er voorzieningen aangebracht zoals relingen, handleiders, loopbruggen of onderdeks gelegen gangen ter bescherming van de bemanning bij het gaan naar of het komen van hun verblijven, de ruimten voor machines en andere werkruimten. Zonodig zijn buiten alle dekhuizen en schachten handleiders of andere doelmatige voorzieningen aangebracht teneinde de opvarenden een veilige doorgang en veilig werk te garanderen.

5. De bovenzijde van een aflopend deel van het dek aan boord van hektrawlers is voorzien van een doelmatige beveiliging in de vorm van deuren, hekken of netwerk die op dezelfde hoogte zijn aangebracht als de aangrenzende verschansing of reling. Voor het geval tijdelijk niet is voorzien in een dergelijke beveiliging is een ketting of ander beveiligingsmiddel over het hellende deel aangebracht.

6. Aan boord van een vaartuig zijn middelen aanwezig ter persoonlijke bescherming van de schepelingen tegen letsel dat uit door hen te verrichten werkzaamheden zou kunnen voortvloeien. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ten aanzien van het aantal, de soort en het gebruik van de persoonlijke beschermingsmiddelen.

Artikel 6.4 Trappen en ladders

1. Met het oog op de veiligheid van de bemanning zijn, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, trappen en ladders van voldoende afmetingen en sterkte aangebracht, die zijn voorzien van leuningen en antisliptreden.
2. Er is een valreep, loopplank of vergelijkbare voorziening aanwezig waarmee op een adequate en veilige manier aan boord kan worden gegaan.

Artikel 6.5 Medische uitrusting aan boord

1. Bij ministeriële regeling wordt voorgeschreven welke medische uitrusting, bestaande uit geneesmiddelen en antidota, met bijbehorende controlelijsten en handleidingen, aan boord aanwezig is.

2. De schipper is verplicht ervoor te zorgen dat de medische uitrusting in goede staat verkeert, wordt aangevuld en zo nodig wordt vernieuwd zodra dit mogelijk is, in ieder geval bij voorrang tijdens normale bevoorradingsprocedures. Hij kan het gebruik en het beheer van de medische uitrusting aan boord, onverminderd zijn eigen verantwoordelijkheid, overdragen aan een of meer schepelingen die ten minste dienen te beschikken over een certificaat scheepsgezondheidszorg-B.

Artikel 6.6 Bewaren van de medische uitrusting

De medische uitrusting wordt in daarvoor geschikte kisten of in daarvoor ingerichte kasten of ruimten bewaard.

Artikel 6.7 Gescheiden bewaren van geneesmiddelen en antidota van verplegingsartikelen

1. De geneesmiddelen en antidota worden gescheiden van de verplegingsartikelen bewaard. Indien zij samen in één kist worden bewaard, worden zij door een tussenschot gescheiden.

2. De morfinepreparaten die deel uitmaken van de medische uitrusting, worden bewaard in een afgesloten ruimte, waarvan de sleutel berust bij de schipper of bij de schepeling aan wie de schipper het gebruik en het beheer van de medische uitrusting heeft overgedragen.

Artikel 6.8 Nummering, afschrift lijst, benamingen

1. Op de verpakking van de bestanddelen van de medische uitrusting is, voor zover mogelijk, het nummer aangebracht dat is vermeld in de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 6.5, eerste lid, en artikel 6.12.

2. Op de etiketten, aanwezig op de verpakking van de middelen, zijn ten behoeve van in het buitenland te raadplegen deskundigen zo veel mogelijk naast de Nederlandse, de Latijnse benamingen vermeld, overeenkomstig de nomenclatuur van de Wereld Gezondheidsorganisatie.

Artikel 6.9 Levering van geneesmiddelen en antidota

De geneesmiddelen en de antidota worden geleverd door een apotheker, hetgeen blijkt uit een merk op de verpakking.

Artikel 6.10 Aanvullende geneesmiddelen, verplegingsartikelen en antidota

1. Indien er nog andere geneesmiddelen, verplegingsartikelen en antidota aan boord aanwezig zijn dan die zijn voorgeschreven op grond van de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 6.5, eerste lid, en artikel 6.12, zijn ten aanzien van deze aanvullende middelen de artikelen 6.6 tot en met 6.9 van toepassing.

2. Indien er sprake is van een medisch spoedgeval waarvoor de noodzakelijke geneesmiddelen, verplegingsartikelen of antidota aan boord niet aanwezig zijn, is de schipper verplicht ervoor te zorgen dat deze zo spoedig mogelijk ter beschikking worden gesteld.

Artikel 6.11 Geneeskundig handboek

Ten behoeve van het gebruik van de medische uitrusting is aan boord een bijgehouden exemplaar van een bij ministeriële regeling aan te wijzen geneeskundig handboek.

Artikel 6.12 Vervoer van gevaarlijke stoffen

Indien aan boord van een vaartuig gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965 worden meegevoerd, zijn tevens bij ministeriële regeling voorgeschreven antidota en een zuurstofbeademingskoffer met onderhoudsset, met de daarbij behorende controlelijst en handleiding aanwezig.

Artikel 6.13 Bedieningsaanwijzingen

Op of nabij groepsreddingsmiddelen en de bedieningsplaatsen van de tewaterlatingmiddelen zijn instructieplaten of aanduidingen aangebracht die:
a. het doel van de bedieningsmiddelen, de volgorde van de behandeling ervan en de ter zake dienende instructie of waarschuwingen aangeven,
b. duidelijk zichtbaar zijn bij noodverlichting. en
c. voldoen aan bij ministeriële regeling te stellen nadere eisen inzake symbolen.

Artikel 6.14 Inrichting van werkruimten

1. De bedieningsorganen van de lieren zijn op een voldoende ruime plaats aangebracht teneinde het bedienende personeel in staat te stellen ongehinderd te werken.

2. De lieren zijn bovendien voorzien van adequate veiligheidsvoorzieningen voor noodgevallen, met inbegrip van noodstopvoorzieningen. Degene die de lieren bedient heeft goed zicht op de bemanningsleden die daarmee aan werk zijn. Ook als de lieren worden bediend vanaf de brug heeft degene die de lieren bedient goed zicht op de werknemers die daarmee aan werk zijn, hetzij rechtstreeks, hetzij via enig ander geschikt hulpmiddel.

3. Voor de communicatie vanaf de brug wordt gebruik gemaakt van een betrouwbaar communicatiesysteem.

4. Er wordt te allen tijde goede uitkijk gehouden en de bemanning wordt gewaarschuwd voor dreigend gevaar van naderende zeeën gedurende de visserijwerkzaamheden of wanneer er ander werk aan dek wordt verricht.

5. Ter beperking van de beweging van de massa's, met name aan boord van trawlers, zijn er voorzieningen aangebracht voor het blokkeren van de visborden en ter beperking van slingerbewegingen van de netkuil.

6. Indien ten behoeve van de ventilatie in gesloten werkruimten een mechanische luchtverversingsinstallatie wordt gebruikt, is deze altijd bedrijfsklaar.

7. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het bepaalde in het eerste tot en met zesde lid.

Artikel 6.15 Verblijfsruimten en dienstruimten

1. De plaats, de constructie, de geluids- en warmte-isolatie en de inrichting van de verblijfsruimten en de dienstruimten, voorzover aanwezig, alsmede de toegangen daartoe, bieden adequate bescherming tegen trillingen en geluidhinder tijdens de rustperiode van de bemanning. In de verblijven van de bemanning, voorzover aanwezig, zijn trillingen, geluid en de gevolgen van bewegingen en versnellingen tot een minimum beperkt.

2. Wanneer de constructie, de afmetingen of de bestemming van het vaartuig het mogelijk maken zijn de verblijfsruimten zodanig gelegen dat de gevolgen van bewegingen en versnellingen zo veel mogelijk worden beperkt.

3. Voorzover mogelijk worden er passende maatregelen genomen voor de bescherming van niet-rokers tegen hinder door tabaksrook.

4. Voor voedselopslag zijn koelkasten of andere koelvoorzieningen aanwezig.

5. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het bepaalde in het eerste tot en met vierde lid.

HOOFDSTUK 7 REDDINGSMIDDELEN EN -VOORZIENINGEN EN VEILIGHEIDSMIDDELEN

§ 1. Algemeen

Artikel 7.1 Toepassing

Dit hoofdstuk is van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en op nieuwe vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer die dienstdoen in Nederlandse wateren of hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

Artikel 7.2 Definities

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
1. te water laten door middel van vrij opdrijven: de methode van te water laten van een groepsreddingsmiddel waarbij dit automatisch van een zinkend vaartuig wordt ontkoppeld en klaar is voor gebruik;
2. te water laten door middel van vrije val: de methode van te water laten van een groepsreddingsmiddel waarbij dit met volledige bezetting en volledige uitrusting wordt ontkoppeld en vervolgens vrij in het water kan vallen zonder afgeremd te worden;
3. opblaasbaar reddingsmiddel: een reddingsmiddel waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van niet-verstijfde, met gas gevulde drijfkamers en dat gewoonlijk in niet-opgeblazen toestand wordt gehouden tot aan het moment van gebruik;
4. reddingsmiddel in opgeblazen toestand: een reddingsmiddel waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van niet-verstijfde, met gas gevulde drijfkamers en dat permanent in opgeblazen toestand en klaar voor gebruik wordt gehouden;
5. tewaterlatingsmiddel of -voorziening: een middel of voorziening om een groepsreddingsmiddel of hulpverleningsboot vanaf de opstellingsplaats veilig te water te brengen;

6. reddingsmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerp: reddingsmiddelen of -voorzieningen die nieuwe eigenschappen bevatten die niet geheel vallen onder de voorschriften van dit besluit, maar die een gelijke of hogere norm van veiligheid bieden;
7. hulpverleningsboot: een boot die is ontworpen om personen in nood uit het water te kunnen halen en voor het bij elkaar brengen van groepsreddingsmiddelen;
8. lichtterugkaatsend materiaal: materiaal dat een lichtstraal die daarop gericht wordt, in tegengestelde richting terugkaatst;
9. groepsreddingsmiddel: een middel dat personen die in nood verkeren, in leven kan houden vanaf het moment dat zij het vaartuig verlaten.

Artikel 7.3 Beoordeling, testen en keuring van reddingsmiddelen en -voorzieningen

1. Behalve in een geval als bedoeld in het vijfde en zesde lid voldoen de reddingsmiddelen en -voorzieningen aan de voorschriften van dit hoofdstuk.
2. Alvorens te worden goedgekeurd worden de reddingsmiddelen en -voorzieningen:
a. getest om vast te stellen of zij aan het bepaalde in dit hoofdstuk voldoen, op een wijze als nader voorgeschreven bij ministeriële regeling, of
b. getest om vast te stellen of zij met goed gevolg zijn onderworpen aan tests die ten minste gelijkwaardig zijn aan die, bedoeld onder a.
3. Reddingsmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerp worden slechts goedgekeurd:
a. indien zij ten minste voldoen aan veiligheidseisen die ten minste gelijkwaardig zijn aan het bepaalde in dit hoofdstuk en zij zijn getest op een wijze als nader voorgeschreven bij ministeriële regeling, of
b. indien zij met goed gevolg zijn getest en beoordeeld volgens normen die ten minste gelijkwaardig zijn aan het bepaalde bij of krachtens dit hoofdstuk.
4. Bij ministeriële regeling wordt tevens bepaald in welke omstandigheden een verleende goedkeuring geldig blijft of vervalt.
5. Alvorens reddingsmiddelen en -voorzieningen die niet eerder zijn gekeurd, worden goedgekeurd, voldoen zij ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan het bepaalde in dit hoofdstuk.
6. Reddingsmiddelen en -voorzieningen die ingevolge het bepaalde in dit hoofdstuk zijn voorgeschreven maar waarvoor geen nadere voorschriften in paragraaf 3 zijn opgenomen, zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 7.4 Controle van de productie

Bij ministeriële regeling worden voorschriften gegeven omtrent de controle van de productie van reddingsmiddelen, teneinde te verzekeren dat deze middelen worden vervaardigd volgens dezelfde normen als het goedgekeurde prototype.

§ 2. Bepalingen ten aanzien van het vaartuig

Artikel 7.5 Aantallen en typen groepsreddingsmiddelen en hulpverleningsboten

1. Elk vaartuig is voorzien van ten minste twee groepsreddingsmiddelen.

2. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer voldoen met betrekking tot het aantal, de capaciteit en het type van het groepsreddingsmiddel en de hulpverleningsboot ten minste aan de volgende eisen:

a. de vaartuigen zijn aan weerszijden voorzien van een groepsreddingsmiddel of van groepsreddingsmiddelen die gezamenlijk voldoende ruimte bieden voor het totaal aantal opvarenden. Indien het vaartuig voldoet aan de eisen betreffende waterdichte indeling, lekstabiliteit en brandbescherming zoals bepaald in artikel 3.14 en in hoofdstuk 5, en het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van mening is dat een vermindering van het aantal groepsreddingsmiddelen geen invloed heeft op de veiligheid, kan hij deze vermindering toestaan mits de totale capaciteit van de groepsreddingsmiddelen aan elke zijde van het vaartuig voldoende is om ruimte te bieden aan ten minste de helft van het aantal opvarenden. Bovendien zijn dan ook reddingsvlotten aanwezig die gezamenlijk plaats bieden aan ten minste de helft van het aantal opvarenden;

b. zij beschikken over een hulpverleningsboot, tenzij het vaartuig is voorzien van een reddingsboot die voldoet aan de eisen voor een hulpverleningsboot en die na de reddingsoperatie weer terug aan boord geplaatst kan worden.

3. Vaartuigen waarvan de lengte minder dan 75 meter, maar 45 meter of meer bedraagt, voldoen aan de volgende voorschriften:

a. aan elke zijde bevinden zich groepsreddingsmiddelen die voldoende ruimte bieden voor ten minste het totaal aantal opvarenden, en

b. zij beschikken over een hulpverleningsboot, tenzij het vaartuig is uitgerust met een groepsreddingsmiddel dat na een reddingsoperatie weer terug aan boord geplaatst kan worden.

3bis. Vaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 meter bedraagt, zijn uitgerust met:

a. groepsreddingsmiddelen die gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan ten minste 200% van het totaal aantal opvarenden. Een voldoende aantal van de reddingsboten en -vlotten dat ten minste het totale aantal opvarenden kan opnemen, kan aan beide zijden van het vaartuig te water worden gelaten, en

b. een hulpverleningsboot, tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ervan overtuigd is dat vanwege de afmetingen en manoeuvreerbaarheid van het vaartuig, de direct aanwezige opsporings- en reddingsfaciliteiten vanaf de wal en de meteorologische waarschuwingssystemen alsmede vanwege de werkzaamheden van het vaartuig in vaargebieden die niet zijn blootgesteld aan zwaar weer of vanwege de werkzaamheden van het vaartuig die aan een bepaald jaargetijde zijn gebonden, de aanwezigheid van een dergelijke boot niet noodzakelijk is.

4. In plaats van te voldoen aan de eisen van het tweede lid, onder a, het derde lid, onder a, en lid 3bis, onder a, kunnen vaartuigen zijn voorzien van een of meerdere reddingsboten van het vrije-valtype die via het achterschip te water worden gelaten en voldoende capaciteit bezitten voor het totale aantal opvarenden en van reddingsvlotten van voldoende capaciteit voor het totale aantal opvarenden.

5. Het aantal reddingsboten en hulpverleningsboten waarover een vaartuig beschikt is zodanig dat bij volledige verlating van het vaartuig elke reddingsboot en elke hulpverleningsboot niet meer dan negen reddingsvlotten zal moeten bijeenbrengen.

6. Het groepsreddingsmiddel en de hulpverleningsboot voldoen aan het voor hun bepaalde in de artikelen 7.17 tot en met 7.23.

Artikel 7.6 Beschikbaarheid en plaatsing van groepsreddingsmiddelen en hulpverleningsboten

1. Groepsreddingsmiddelen:
a. 1° zijn in geval van nood direct klaar voor gebruik,
2°. kunnen snel en veilig te water worden gelaten in omstandigheden als omschreven in artikel 7.32, eerste lid, onder a, en
3°. kunnen snel terug aan boord worden gezet, indien zij ook voldoen aan de eisen voor een hulpverleningsboot;
b. zijn zodanig geplaatst dat:
1°. het verzamelen van opvarenden op het inschepingsdek niet wordt gehinderd,
2°. hun snelle behandeling niet wordt gehinderd,
3°. inscheping snel en op de juiste wijze kan plaatsvinden, en
4°. het gebruik van een ander groepsreddingsmiddel niet wordt gehinderd.
2. Indien de afstand van het inschepingsdek tot de waterlijn bij de laagst gelegen lastlijn meer is dan 4,5 meter is het groepsreddingsmiddel, tenzij dit een reddingsvlot van het vrij opdrijvende type is, van het strijkbare type dat met volledige bezetting gestreken kan worden ofwel is voorzien van gelijkwaardige middelen voor de inscheping.

3. Groepsreddingsmiddelen en tewaterlatingsvoorzieningen zijn voor onmiddellijk gebruik gereed voordat het vaartuig de haven verlaat en worden in die staat gehandhaafd gedurende de vaart op zee.

4. a. Een groepsreddingsmiddel wordt op een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde plaats opgesteld.
b. Elke reddingsboot wordt bediend door een aparte set davits of door een goedgekeurd middel voor tewaterlating.
c. Groepsreddingsmiddelen worden zo dicht mogelijk bij de accommodatie en dienstruimtes geplaatst, zodanig dat het mogelijk is een veilige tewaterlating, rekening houdend met de afstand tot de schroef, te waarborgen. Reddingsboten die langs de scheepszijden worden afgevierd, worden zo geplaatst dat zij, rekening houdend met sterk terugwijkende gedeelten van de romp, zoveel mogelijk langs de verticale gedeelten van het vaartuig afgevierd kunnen worden. Bij plaatsing op het voorschip zijn de groepsreddingsmiddelen op een beschermde plaats achter het aanvaringsschot gelegen en in dat geval wordt bijzondere aandacht geschonken aan de sterkte van het tewaterlatingsmiddel.
d. De wijze voor tewaterlating en terugplaatsing van een hulpverleningsboot is van een goedgekeurd type, waarbij rekening gehouden wordt met het gewicht van de hulpverleningsboot met volledige uitrusting en met de helft van het aantal personen dat de hulpverleningsboot volgens de voorschriften in de artikelen 7.23, eerste lid, onder b, 2°, en 7.23, eerste lid, onder c, mag bezetten, de grootte en constructie van de hulpverleningsboot en met de afstand van de plaats van stuwage tot de waterlijn bij de laagst gelegen lastlijn. Elke hulpverleningsboot echter, die meer dan 4,5 meter boven de waterlijn bij de laagst gelegen lastlijn is geplaatst, is voorzien van goedgekeurde middelen voor tewaterlating en terugplaatsing.
e. Middelen voor tewaterlating en inscheping voldoen aan het bepaalde in artikel 7.32.

f. 1°. Alle reddingsvlotten zijn voor onmiddellijk gebruik gereed en zijn zodanig geplaatst dat ze, indien het vaartuig zinkt, vrijkomen van hun craddle, zichzelf opblazen en loskomen van het vaartuig. Reddingsvlotten van het strijkbare type hoeven echter niet vrij opdrijvend te zijn.
2°. Indien sjorringen worden gebruikt zijn deze voorzien van een goedgekeurd hydrostatisch ontkoppelingsmechanisme.
g. Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat het, in verband met de constructie van het vaartuig of de toegepaste vismethode, onredelijk of onpraktisch is om het bepaalde onder a tot en met f toe te passen, kan hij afwijkingen van deze voorschriften toestaan, mits het vaartuig is voorzien van even doeltreffende middelen voor tewaterlating en terugplaatsing. In dat geval stelt hij de IMO daarvan in kennis onder vermelding van de bijzonderheden van die voorziening, ter informatie van de andere leden.

Artikel 7.7 Inscheping in een groepsreddingsmiddel

Er zijn doeltreffende voorzieningen ter inscheping in een groepsreddingsmiddel aanwezig, die omvatten:
a. ten minste een ladder of een andere goedgekeurde voorziening aan elke zijde van het schip om inscheping in het groepsreddingsmiddel mogelijk te maken als dit in het water ligt, tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van mening is dat de afstand van de plaats van inscheping tot het in het water liggende groepsreddingsmiddel zodanig is dat deze ladder of andere voorziening niet noodzakelijk is,
b. voorzieningen voor het verlichten van de plaats van de groepsreddingsmiddelen en de middelen voor tewaterlating gedurende de voorbereiding en het te water laten zelf, en ook voor het verlichten van het wateroppervlak waar de groepsreddingsmiddelen te water worden gelaten totdat de tewaterlating is beëindigd. De voeding voor deze verlichting wordt geleverd door de noodkrachtbron, voorgeschreven in artikel 4.17,
c. voorzieningen om alle personen aan boord te waarschuwen dat het schip zal worden verlaten, en
d. voorzieningen om lozing van water in het groepsreddingsmiddel te voorkomen.

Artikel 7.8 Reddingsgordels

1. Voor elke opvarende is een goedgekeurde reddingsgordel aan boord die voldoet aan het bepaalde in artikel 7.24.

2. De reddingsgordels zijn zo opgeborgen dat ze gemakkelijk bereikbaar zijn. Hun bergplaats is duidelijk aangegeven.

Artikel 7.9 Overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies

1. Aan boord van een vaartuig is voor elke persoon die is aangewezen om de hulpverleningsboot te bemannen, een overlevingspak van de juiste maat aanwezig dat voldoet aan het bepaalde in artikel 7.25.

2. Aan boord van een vaartuig dat voldoet aan het bepaalde in artikel 7.5, tweede en derde lid, zijn overlevingspakken aanwezig die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.25 voor alle opvarenden die geen toegewezen plaats hebben in:
a. reddingsboten, of

b. reddingsvlotten van het strijkbare type, of

c. reddingsvlotten die door middel van goedgekeurde gelijkwaardige middelen in het water kunnen worden gelaten en waarvoor het niet noodzakelijk is via het water in het reddingsvlot te komen.

3. In aanvulling op het tweede lid, onder a, zijn aan boord van een vaartuig voor iedere reddingsboot ten minste drie overlevingspakken aanwezig die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.25. Het vaartuig heeft echter naast de hulpmiddelen tegen warmteverlies, voorgeschreven in artikel 7.17, achtste lid, onder 31°, hulpmiddelen tegen warmteverlies aan boord die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.26, voor de opvarenden die niet zijn voorzien van overlevingspakken. Deze overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies behoeven niet aan boord te zijn indien het vaartuig geheel overdekte reddingsboten heeft die gezamenlijk per zijde voldoende ruimte bieden aan het totaal aantal opvarenden, of indien het vaartuig beschikt over een reddingsboot van het vrije-valtype die voldoende ruimte biedt aan het totaal aantal opvarenden.

4. Het tweede en derde lid zijn niet van toepassing op schepen die permanent werkzaam zijn in warme gebieden waar naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies onnodig zijn.

5. Een overlevingspak dat is voorgeschreven in het tweede en derde lid wordt mede in aanmerking genomen voor het voldoen aan het bepaalde in eerste lid.

Artikel 7.10 Reddingsboeien

1. Vaartuigen hebben ten minste het volgende aantal reddingsboeien die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.27, eerste lid, aan boord:

a. acht reddingsboeien voor vaartuigen waarvan de lengte 75 meter of meer bedraagt;

b. zes reddingsboeien voor vaartuigen waarvan de lengte minder dan 75 meter, doch 45 meter of meer bedraagt;

c. vier reddingsboeien voor vaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 meter bedraagt.

2. Ten minste de helft van het totaal aantal reddingsboeien als voorgeschreven in het eerste lid is voorzien van een zelfontbrandend licht dat voldoet aan het bepaalde in artikel 7.27, tweede lid.

3. Ten minste twee van de reddingsboeien met zelfontbrandend licht als voorgeschreven in het tweede lid zijn voorzien van een zelfwerkend rooksignaal dat voldoet aan het bepaalde in artikel 7.27, derde lid, en deze kunnen, voorzover uitvoerbaar, vanaf de brug snel ontkoppeld worden.

4. Aan iedere zijde van het vaartuig is ten minste een reddingsboei voorzien van een drijvende reddingslijn die voldoet aan het bepaalde in artikel 7.27, vierde lid, met een lengte van tenminste 30 meter of tweemaal de hoogte waarop de reddingsboei geplaatst is boven de laagst gelegen lastlijn van het vaartuig in het zeewater, welke van beide het grootste is. Deze reddingsboeien mogen niet zijn voorzien van een zelfontbrandend licht.

5. Reddingsboeien zijn zodanig geplaatst dat ze voor iedereen vrij toegankelijk zijn, dat zij snel overboord kunnen worden geworpen en dat ze niet op een of andere manier permanent zijn vastgezet.

Artikel 7.11 Lijnwerptoestellen

Aan boord van elk vaartuig is een lijnwerptoestel aanwezig dat voldoet aan het bepaalde in artikel 7.28.

Artikel 7.12 Noodsignalen

1. Elk vaartuig is voorzien van goedgekeurde middelen voor het maken van noodsignalen die zowel overdag als 's nachts effectief zijn. Er zijn ten minste 12 valschermsignalen aan boord die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.29.

2. Noodsignalen zijn van een goedgekeurd type. Zij zijn zo geplaatst dat zij gemakkelijk bereikbaar zijn en tevens is duidelijk aangegeven waar zij zijn geplaatst.

Artikel 7.13 Radio-reddingsmiddelen

1. Elk vaartuig is voorzien van ten minste drie VHF-portofoons. Deze voldoen ten minste aan de bij ministeriële regeling vastgestelde eisen. Indien een vast opgestelde VHF-portofoon is aangebracht in een groepsreddingsmiddel, voldoet deze aan het bij ministeriële regeling vastgestelde minimum.
1 bis. Voor vaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 meter bedraagt, mag het aantal VHF-portofoons worden teruggebracht tot twee, indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de eis om drie van dergelijke toestellen te voeren overbodig acht, gezien het vaargebied van het vaartuig en het aantal personen dat dienst doet aan boord.
2. Voor zenden en ontvangen geschikte VHF-portofoons die zich aan boord van bestaande vaartuigen bevinden en die niet voldoen aan bij ministeriële regeling vast te stellen prestatienormen kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden toegelaten mits die apparatuur compatibel is met goedgekeurde, voor zenden en ontvangen geschikte VHF-portofoons.

Artikel 7.14 Radartransponders

Alle schepen zijn uitgerust met ten minste een radartransponder aan elke zijde van het schip. Deze radartransponders voldoen ten minste aan bij ministeriële regeling vast te stellen eisen. De plaatsing is zodanig dat ze snel in een groepsreddingsmiddel geplaatst kunnen worden. Als alternatief kan een radartransponder worden geplaatst op elk groepsreddingsmiddel. Elk vaartuig waarvan de lengte minder dan 45 meter bedraagt voert ten minste een radartransponder.

Artikel 7.15 Licht weerkaatsend materiaal op reddingsmiddelen

Reddingsvlotten, hulpverleningsboten, reddingsgordels en reddingsboeien zijn voorzien van licht weerkaatsend materiaal.

Artikel 7.16 Gereedheid voor gebruik, onderhoud en inspecties

1. *Gereedheid voor gebruik*
Voordat het vaartuig de haven verlaat en gedurende de gehele reis verkeren alle reddingsmiddelen in goede staat en zijn ze voor onmiddellijk gebruik gereed.

2. *Onderhoud*
a. Er zijn instructies voor het onderhoud aan boord van de reddingsmiddelen, die zijn goedgekeurd door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, en het onderhoud wordt dienovereenkomstig uitgevoerd.
b. In plaats van die instructies kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een voor het vaartuig opgesteld onderhoudsprogramma toestaan.

3. *Onderhoud van lopers*
Lopers die bij het afvieren van de reddingsmiddelen worden gebruikt, worden met tussenpozen van niet meer dan 30 maanden gekeerd en worden vernieuwd wanneer ze gebreken vertonen dan wel na niet meer dan 5 jaar.

4. *Reserveonderdelen en gereedschap voor reparatie*
Voor de groepsreddingsmiddelen en hun onderdelen die onderhevig zijn aan uitzonderlijke slijtage of aantasting en die regelmatig vervangen dienen te worden, zijn aan boord reserveonderdelen en gereedschap voor reparatie aanwezig.

5. *Wekelijkse inspectie*
De volgende tests en inspecties worden wekelijks uitgevoerd:
a. een visuele inspectie van alle groepsreddingsmiddelen, hulpverleningsboten en middelen voor tewaterlating, teneinde zeker te stellen dat deze gereed zijn voor onmiddellijk gebruik,
b. het laten draaien van de motoren in alle reddingsboten en hulpverleningsboten in voor- en achteruitstand in totaal gedurende ten minste 3 minuten, mits de omgevingstemperatuur hoger is dan de minimum-temperatuur die is vereist om de motor te kunnen starten, en
c. het beproeven van de algemene alarminstallatie.

6. *Maandelijkse inspecties*
Een inspectie van de reddingsmiddelen met inbegrip van de uitrusting van de reddingsboot wordt maandelijks uitgevoerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van een controlelijst teneinde zeker te stellen dat de middelen en de uitrusting volledig zijn en in goede staat verkeren. Een verslag van de inspectie wordt in het scheepsdagboek opgenomen.

7. *Keuring van automatisch opblaasbare reddingsvlotten, opblaasbare reddingsgordels en hulpverleningsboten in opgeblazen toestand*
a. Ieder automatisch opblaasbaar reddingsvlot en de daarbij behorende medische uitrusting en iedere automatisch opblaasbare reddingsgordel wordt gekeurd:
1°. met tussenpozen van ten hoogste 12 maanden. In bijzondere gevallen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie deze periode verlengen tot ten hoogste 17 maanden;

2°. in Nederland bij een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkend keuringsstation en in het buitenland in een door de overheid aldaar erkend keuringsstation dat vanwege de fabrikant bevoegd is verklaard om deze keuringen te verrichten, beschikt over adequate keuringsfaciliteiten en alleen goed opgeleid personeel in dienst heeft.

b. Alle reparaties en onderhoud aan hulpverleningsboten in opgeblazen toestand wordt uitgevoerd overeenkomstig de aanwijzingen van de fabrikant. Noodreparaties mogen aan boord van het vaartuig worden uitgevoerd, maar permanente reparaties worden uitgevoerd in een erkend keuringsstation als bedoeld onder a, 2°.

8. *Periodieke keuring van hydrostatische ontkoppelingsmechanismen*
Wegwerp hydrostatische ontkoppelingsmechanismen worden vervangen wanneer de vervaldatum is verstreken. Andere hydrostatische ontkoppelingsmechanismen worden gekeurd:

1°. met tussenpozen van ten hoogste 12 maanden. In bijzondere gevallen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie deze periode verlengen tot 17 maanden;

2°. bij een keuringsstation dat erkend is om te keuren, beschikt over adequate keuringsfaciliteiten en alleen goed opgeleid personeel in dienst heeft.

9. Indien het vaartuig door de wijze van vissen moeilijk kan voldoen aan het bepaalde in het zevende en achtste lid kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie deze periode verlengen tot 24 maanden, mits is aangetoond dat de middelen zodanig geconstrueerd en geplaatst zijn dat zij in aanvaardbare conditie blijven tot de eerstvolgende keuring.

§ 3. Bepalingen ten aanzien van reddingsmiddelen en -voorzieningen

Artikel 7.17 Algemene eisen voor reddingsboten

1. *Constructie van reddingsboten*

a. Alle reddingsboten zijn deugdelijk gebouwd en van zodanige vorm en afmetingen dat zij in zeegang een ruime mate van stabiliteit en voldoende vrijboord hebben wanneer zij zijn beladen met volle bezetting en volledige uitrusting. Alle reddingsboten hebben een vaste romp en behouden, rechtop liggend in kalm water en beladen met volle bezetting en volledige uitrusting, een positieve stabiliteit wanneer er ergens beneden de waterlijn een gat is ontstaan, aangenomen dat daarbij geen verlies van drijfvermogen verschaffend materiaal of andere beschadiging optreedt.

b. Alle reddingsboten zijn sterk genoeg om veilig te water gelaten te kunnen worden, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting.

c. Rompen en vaste overkappingen zijn van brandvertragend of onbrandbaar materiaal.

d. Zitplaatsen worden gesitueerd op dwars- en langsdoften of als vaste zitplaatsen, die zo laag mogelijk in de reddingsboot zijn aangebracht en zo zijn vervaardigd dat zij het aantal personen, ieder met een gewicht van 100 kg, waarvoor ruimte is bestemd in overeenstemming met het bepaalde in het tweede lid, onder b, 2°, kunnen dragen.

e. Iedere reddingsboot is sterk genoeg om de onderstaande belasting te doorstaan zonder blijvende vervorming na het verwijderen van de belasting:

1°. voor boten met een metalen romp: 1,25 maal de totale massa van de reddingsboot, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting, of

2°. voor andere boten: tweemaal de totale massa van de reddingsboot, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting.

f. Iedere reddingsboot is sterk genoeg om, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting en, waar dat van toepassing is, met glijspanten of stootdempers op hun plaatsen, een zijdelingse slag tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s en tevens een val op het water vanaf een hoogte van ten minste 3 m tedoorstaan.

g. De verticale afstand tussen het vloeroppervlak en de binnenzijde van de overkapping over 50% van dat vloeroppervlak is:

1°. ten minste 1,3 m voor een reddingsboot bestemd voor 9 personen of minder,

2°. ten minste 1,7 m voor een reddingsboot bestemd voor 24 personen of meer, of

3°. ten minste de afstand vastgesteld door lineaire interpolatie tussen 1,3 en 1,7 m voor een reddingsboot bestemd voor meer dan 9 personen doch minder dan 24 personen.

2. *Draagvermogen van reddingsboten*

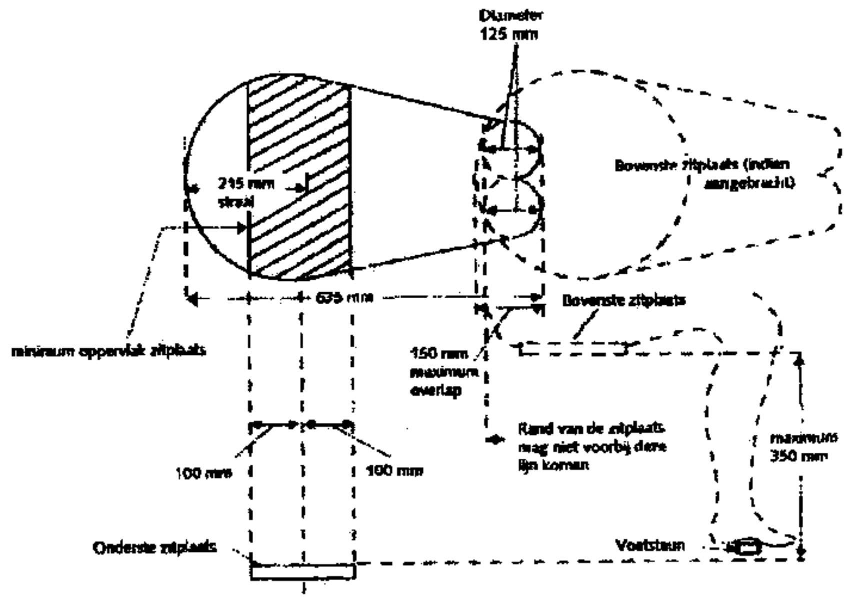
a. Een reddingsboot bestemd voor meer dan 150 personen is niet toegestaan.

b. Het aantal personen waarvoor in een reddingsboot ruimte wordt toegestaan, is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

1°. het aantal personen met een gemiddeld gewicht van 75 kg per persoon, allen met een reddingsgordel om, dat normaal zittend plaats kan nemen zonder de bediening van de voortstuwingsmiddelen of het gebruik van enig uitrustingsstuk te belemmeren, of

2°. het aantal plaatsen dat wordt verkregen door een indeling van de zitplaatsen in overeenstemming met figuur 1. De vormen kunnen elkaar, als aangegeven, gedeeltelijk overlappen mits er voetsteunen zijn aangebracht en er voldoende beenruimte is en de verticale afstand tussen de boven- en onderzitplaatsen ten minste 350 mm is.

Figuur 1



c. Iedere zitplaats in de reddingsboot is duidelijk aangegeven.

3. *Toegang tot reddingsboten*

a. Iedere reddingsboot is zo ingericht dat het volledige aantal daarvoor bestemde personen binnen drie minuten vanaf het moment dat het bevel daartoe wordt gegeven, zich kan inschepen. Snelle ontscheping is eveneens mogelijk.

b. Reddingsboten beschikken over een inschepingsladder die aan beide zijden van de reddingsboot gebruikt kan worden om personen in staat te stellen vanuit het water in de reddingsboot te klimmen. De onderste trede van de ladder reikt tot ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van de lege reddingsboot.

c. De reddingsboot is zo ingericht dat hulpbehoevende personen, zowel vanuit zee als per draagbaar, aan boord gebracht kunnen worden.

d. Alle oppervlakken waarop personen kunnen lopen zijn van een antisliplaag voorzien.

4. *Drijfvermogen van reddingsboten*

Alle reddingsboten hebben een eigen drijfvermogen of zijn voorzien van drijvend materiaal dat niet nadelig wordt beïnvloed door zeewater, olie en olieproducten, en dat voldoende is om de reddingsboot met volledige uitrusting drijvende te houden wanneer zij vol water staat en de zee vrij kan binnendringen. Bovendien is er voor het aantal personen waarvoor in de reddingsboot ruimte is bestemd, drijvend materiaal met een opdrijvend vermogen gelijk aan 280 N per persoon, aangebracht. Het voorgeschreven drijvend materiaal mag niet aan de buitenzijde van de romp van de reddingsboot zijn aangebracht.

5. *Vrijboord en stabiliteit van reddingsboten*

Alle reddingsboten hebben, beladen met 50% van het aantal personen waarvoor in de reddingsboot ruimte is bestemd, gezeten op hun normale plaatsen aan één zijde van de reddingsboot, een vrijboord, gemeten vanaf de waterlijn tot aan de laagst gelegen opening waardoor de reddingsboot kan vollopen, van ten minste 1,5% van de lengte van de reddingsboot of 100 mm, welke van beide het grootste is.

6. *Voortstuwing van reddingsboten*

a. Iedere reddingsboot wordt aangedreven door een dieselmotor. Voor een reddingsboot wordt geen motor gebruikt waarvan de brandstof een vlampunt van 43°C of lager heeft.

b. De motor is voorzien van een handmatige startinrichting of een bekrachtigde startinrichting met twee onafhankelijk werkende oplaadbare krachtbronnen. Voorts is de motor voorzien van alle voor het starten benodigde hulpmiddelen. De startinrichting van de motor en de hulpmiddelen voor het starten kunnen bij een omgevingstemperatuur van min 15°C de motor starten binnen 2 minuten vanaf het moment waarop de handelingen daarvoor zijn begonnen, tenzij naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, met inachtneming van de bijzondere reizen die het vaartuig met die reddingsboot voortdurend maakt, een andere temperatuur van toepassing is. De startinrichtingen mogen niet worden belemmerd door de motoromkasting, doften of andere obstakels.

c. De motor kan ook gedurende ten minste 5 minuten na de koude start, met de reddingsboot uit het water, draaien.

d. De motor kan ook draaien indien de reddingsboot tot aan de hartlijn van de krukas is volgelopen met water.

e. De inrichting van de schroefas is zodanig dat de schroef kan worden ontkoppeld van het voortstuwingswerktuig. Er zijn voorzieningen aangebracht waardoor het mogelijk is met de reddingsboot zowel vooruit als achteruit te varen.

f. De uitlaat van de motor is zo ingericht dat onder normaal gebruik wordt voorkomen dat water de motor binnendringt.

g. Alle reddingsboten zijn zo ontworpen dat rekening is gehouden met de veiligheid van personen in het water, en dat mogelijke beschadiging van het voortstuwingssysteem door in het water drijvend materiaal wordt voorkomen.

h. De snelheid van een reddingsboot, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting en met alle door de motor aangedreven hulpuitrusting in bedrijf, bedraagt, in kalm water en vooruit varend, ten minste 6 zeemijl per uur en, wanneer een 25-persoons reddingsvlot beladen met volle bezetting en volledige uitrusting of gelijkwaardige massa wordt gesleept, 2 zeemijl per uur. Er is voldoende brandstof, geschikt voor gebruik bij de temperaturen die in het vaargebied van het vaartuig te verwachten zijn, aan boord om de vol beladen reddingsboot gedurende ten minste 24 uur met een vaart van 6 zeemijl per uur te laten varen.

i. De motor van de reddingsboot, de overbrenging en de motor-accessoires zijn omgeven door een brandwerende omkasting of door geschikte voorzieningen die soortgelijke bescherming bieden. Dergelijke voorzieningen bieden tevens bescherming tegen onopzettelijke aanraking van hete of bewegende delen van de motor door personen en beschermen de motor tegen blootstelling aan weersinvloeden en zeewater. Er zijn doeltreffende maatregelen getroffen om het lawaai van de motor te beperken. Startaccumulatoren zijn aangebracht in omkastingen die een waterdichte ruimte vormen rondom de bodem en de zijden van de accumulatoren. De omkastingen hebben goed sluitende deksels waarin voorzieningen zijn aangebracht waardoor gassen kunnen ontsnappen.

j. De motor van de reddingsboot en de accessoires zijn zo ontworpen dat geen elektromagnetische velden ontstaan die een storende invloed hebben op de radioapparatuur die in de reddingsboot wordt gebruikt.

k. Er zijn voorzieningen om alle accumulatoren ten behoeve van het starten van de motor, de radioapparatuur en het zoeklicht op te laden. De radioaccumulatoren mogen niet worden gebruikt om stroom te leveren voor het starten van de motor. Er zijn voorzieningen om de accumulatoren van de reddingsboot door middel van het scheepsnet op te laden met een voedingsspanning die niet hoger is dan 55 Volt, en die op de inschepingsplaats van de reddingsboot ontkoppeld kunnen worden.

l. Er zijn waterbestendige start- en bedieningsvoorschriften van de motor voorhanden, die duidelijk waarneembaar nabij de bedieningsplaats van de motor zijn aangebracht.

7. *Toebehoren van reddingsboten*

a. Alle reddingsboten zijn voorzien van ten minste één aftap, aangebracht bij het laagste punt in de romp, die automatisch opent om water uit de boot te lozen wanneer de reddingsboot niet in het water ligt, en die automatisch afsluit om te voorkomen dat er water binnendringt wanneer de reddingsboot in het water ligt. Om de aftap te kunnen afsluiten is deze voorzien van een dop of prop die met een lijn, ketting of ander geschikt middel aan de reddingsboot verbonden is. De aftappen zijn in de reddingsboot gemakkelijk bereikbaar en de plaats ervan is duidelijk aangegeven.

b. Alle reddingsboten beschikken over een roer en een helmstok. Indien ook een stuurrad of een ander mechanisme voor afstandsbesturing is aangebracht, moet een helmstok bij een storing in het stuurmechanisme het roer kunnen bedienen. Het roer is permanent aan de reddingsboot bevestigd. De helmstok is permanent aangebracht op of verbonden met de roerkoning. Indien de reddingsboot echter een mechanische afstandsbesturing heeft, mag de helmstok wegneembaar zijn mits deze deugdelijk is bevestigd nabij de roerkoning.

Het roer en de helmstok zijn zo uitgevoerd dat zij niet beschadigd worden bij het gebruik van het ontkoppelingsmiddel of de schroef.

c. Uitgezonderd in de omgeving van roer en schroef is langs de buitenzijde van de reddingsboot een in bogen hangende drijvende grijplijn aangebracht.

d. Reddingsboten die, indien omgeslagen, zich niet vanzelf oprichten, zijn voorzien van handgrepen aan de onderzijde die personen de mogelijkheid bieden om zich aan de reddingsboot vast te houden. Indien aan de onderzijde van de romp van een reddingsboot handgrepen zijn aangebracht, zijn deze zodanig aan de reddingsboot bevestigd dat de reddingsboot niet wordt beschadigd indien de handgrepen door een kracht van buiten afbreken.

e. Alle reddingsboten zijn uitgerust met voldoende waterdichte kasten of compartimenten om bergruimte te bieden aan kleine uitrustingsstukken, water en andere benodigdheden, voorgeschreven in het achtste lid. Er zijn voorzieningen aanwezig voor het opslaan van opgevangen regenwater.

f. Iedere reddingsboot die door middel van een loper of lopers te water wordt gelaten, is uitgerust met een ontkoppelingsmiddel dat aan de volgende eisen voldoet:

1°. het mechanisme is zo uitgevoerd dat alle haken gelijktijdig ontkoppeld worden;

2°. het mechanisme heeft de volgende twee ontkoppelingsmogelijkheden:

a. een normale ontkoppelingsmogelijkheid die de reddingsboot kan ontkoppelen wanneer deze in het water ligt of wanneer de haken onbelast zijn, en

b. een belaste ontkoppelingsmogelijkheid die de reddingsboot kan ontkoppelen wanneer de haken belast zijn. Deze ontkoppeling is zo uitgevoerd dat de reddingsboot wordt ontkoppeld onder alle beladingstoestanden, reikend van onbelast met de reddingsboot in het water liggend tot een belasting van 1,1 keer de totale massa van de reddingsboot met volle bezetting en volledige uitrusting. Deze ontkoppelingsmogelijkheid is voldoende beschermd tegen ongewild of voortijdig gebruik;

3°. de ontkoppelingsbediening is duidelijk aangegeven in een kleur die contrasteert met die van de omgeving, en

4°. het mechanisme is ontworpen met een veiligheidsfactor van 6, gebaseerd op de treksterkte van het gebruikte materiaal, waarbij aangenomen wordt dat de massa van de reddingsboot gelijkelijk verdeeld is over de lopers.

g. Iedere reddingsboot is uitgerust met een ontkoppelingsmiddel waarmee de voorvanglijn kan worden ontkoppeld wanneer daar kracht op staat.

h. Iedere reddingsboot die voorzien is van een vast opgestelde VHF-installatie met een aparte antenne beschikt over voorzieningen om de antenne doelmatig in de gebruiksopstelling te kunnen plaatsen en vast te zetten.

i. Reddingsboten die zijn bestemd om langs de zijden van het vaartuig te water te worden gelaten beschikken over de noodzakelijke glijspanten en stootdempers om het te water laten mogelijk te maken en schade aan de reddingsboot te voorkomen.

j. Op het hoogste punt van de overkapping is een met de hand in- en uitschakelbare lamp aangebracht die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien de lamp een flikkerlicht geeft, bedraagt de frequentie ten minste 50 flikkeringen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren.

k. Aan de binnenzijde van de reddingsboot is een lamp of andere lichtbron aangebracht die gedurende ten minste 12 uur voldoende licht geeft om daarbij aanwijzingen en instructies te kunnen lezen. Olielampen zijn voor dit doel niet toegestaan.

l. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald is iedere reddingsboot voorzien van doelmatige middelen om te lozen of automatisch zelflozend.

m. Iedere reddingsboot is zo ingericht dat men vanaf de besturingsplaats voldoende uitzicht vooruit, achteruit en naar de zijden heeft in verband met het veilig te water laten en het manoeuvreren.

8. *Uitrusting van reddingsboten*
Alle uitrustingsstukken van een reddingsboot, of die nu in dit lid of elders in dit hoofdstuk worden voorgeschreven, met uitzondering van de bootshaken die beschikbaar moeten blijven om de reddingsboten af te houden, zijn in de reddingsboot vastgezet door middel van sjorringen, opgeborgen in kasten of compartimenten, bevestigd in beugels of soortgelijke armaturen of op andere geschikte wijze. De uitrusting is zo vastgezet dat zij geen belemmering vormt bij «schip verlaten». Alle uitrustingsstukken zijn zo klein mogelijk, zo licht mogelijk, en zijn op doeltreffende en compacte wijze verpakt. Tenzij anders bepaald bestaat de normale uitrusting van elke reddingsboot uit:
1°. voldoende drijvende riemen om in kalme zee vooruit te kunnen komen. Voor iedere riem zijn er dollen, steunen of gelijkwaardige voorzieningen aanwezig. De dollen of steunen zijn met lijnen of kettingen aan de boot bevestigd;
2°. twee bootshaken;
3°. een drijvend hoosvat en twee emmers;
4°. aanwijzingen voor het overleven op zee;
5°. een nachthuis met een doelmatig kompas dat lichtgevend is of voorzien is van een doelmatige verlichting. In een geheel overdekte reddingsboot is het nachthuis permanent aangebracht bij de besturingsplaats; in iedere andere reddingsboot zijn er geschikte voorzieningen om het nachthuis op te stellen;
6°. een drijfanker van voldoende grootte met een schokbestendige sleeplijn en een kaailijn die een goede greep biedt in natte toestand. De sterkte van het drijfanker, de sleeplijn en de kaailijn is geschikt voor elke toestand van de zee;
7°. twee doelmatige vanglijnen met een lengte van niet minder dan tweemaal de afstand van de opstellingsplaats van de reddingsboot tot de laagst gelegen lastlijn van het vaartuig in zeewater of 15 m, welke van beide het grootste is. Eén vanglijn, bevestigd aan het ontkoppelingsmechanisme, voorgeschreven in het zevende lid, onder g, ligt aan de voorkant van de reddingsboot gereed en de andere ligt in de reddingsboot gereed en is stevig vastgezet bij of in de buurt van de boeg;
8°. twee bijlen, één aan ieder eind van de reddingsboot;
9°. waterdichte houders die samen 3 liter zoet water bevatten voor iedere persoon waarvoor in de reddingsboot ruimte is bestemd; hiervan mag 1 liter per persoon vervangen worden door een ontziltingsapparaat dat in 2 etmalen een gelijke hoeveelheid zoet water kan produceren;
10°. een roestvrije aker met lijn;
11°. een roestvrije drinkbeker met maatverdeling;
12°. een noodrantsoen met een voedingswaarde van ten minste 10 000 kJ voor iedere persoon waarvoor in de reddingsboot ruimte is bestemd; deze noodrantsoenen worden bewaard in een luchtdichte verpakking en zijn opgeborgen in een waterdichte houder;
13°. vier valschermsignalen die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.29;
14°. zes handstakellichten die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.30;
15°. twee drijvende rooksignalen die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.31;
16°. een waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede een stel reservebatterijen en een reservelamp, verpakt in een waterdichte houder;
17°. een dagseinspiegel met gebruiksaanwijzingen voor het seinen naar vaartuigen, schepen en vliegtuigen;

18°. een exemplaar van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vast te stellen lijst van reddingsseinen, afgedrukt op een waterbestendige kaart of opgeborgen in een waterdichte verpakking;
19°. een fluit of een gelijkwaardig middel voor het geven van geluidssignalen;
20°. een waterdichte medicijnkist die na gebruik weer goed gesloten kan worden, met een bij ministeriële regeling vast te stellen inhoud, met de daarbij behorende controlelijst en handleidingen;
21°. voor iedere persoon waarvoor in de reddingsboot ruimte is bestemd, zes doses van een middel tegen zeeziekte en een zak voor overgeven bij zeeziekte;
22°. een zakmes dat met een lijn aan de reddingsboot verbonden moet blijven;
23°. drie blikopeners;
24°. twee drijvende werplijnen van ten minste 30 m lengte, ieder voorzien van een drijvende werpring;
25°. een handpomp;
26°. een vislijn met haken;
27°. voldoende gereedschap voor kleinere reparaties aan de motor en de accessoires;
28°. een draagbaar brandblustoestel geschikt voor het blussen van oliebranden;
29°. een zoeklicht dat een lichtgekleurd voorwerp van 18 m breedte op 180 m afstand bij nacht gedurende in totaal 6 uur, waarvan ten minste 3 uur achtereen, doelmatig kan verlichten;
30°. een doelmatige radarreflector, tenzij een radartransponder voor groepsreddingsmiddelen in de reddingsboot is geplaatst;
31°. hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.26, voldoende voor 2 personen of 10% van het aantal personen waarvoor in de reddingsboot ruimte is bestemd, welke van beide het grootste is;
32°. voor vaartuigen die reizen maken waarvan aard en duur zodanig zijn dat naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de onder 12° en 26° voorgeschreven uitrustingsartikelen niet noodzakelijk zijn, kan hij vrijstelling verlenen van die bepalingen.

9. *Merken op reddingsboten*
a. De afmetingen van de reddingsboot en het aantal personen waarvoor in de reddingsboot ruimte is bestemd zijn in duidelijke, onuitwisbare tekens daarop aangegeven.
b. De naam en thuishaven van het vaartuig waartoe de reddingsboot behoort zijn aan beide zijden van de voorsteven van de reddingsboot aangebracht in blokletters.
c. Middelen ter identificatie van het vaartuig waartoe de reddingsboot behoort en het nummer van de reddingsboot zijn zodanig aangebracht dat zij vanuit de lucht zichtbaar zijn.

Artikel 7.18 Zichzelf oprichtende, gedeeltelijk overdekte reddingsboten

1. Behalve aan het bepaalde in artikel 7.17 voldoen zichzelf oprichtende, gedeeltelijk overdekte reddingsboten mede aan het bepaalde in dit artikel.

2. *Overkapping*
a. Zichzelf oprichtende gedeeltelijk overdekte reddingsboten zijn voorzien van permanent aangebrachte, vaste overkappingen die zich uitstrekken over tenminste 20% van de lengte van de reddingsboot vanaf de voorsteven en tenminste 20% van de lengte van de reddingsboot vanaf het achterste gedeelte van de reddingsboot.

b. De vaste overkappingen vormen twee schuilplaatsen. Indien de schuilplaatsen schotten hebben, zijn daarin openingen aangebracht van voldoende grootte om gemakkelijk toegang te bieden aan personen die een overlevingspak of warme kleding en een reddingsgordel dragen. De hoogte binnen de schuilplaats is voldoende om personen gemakkelijk toegang te bieden naar hun plaatsen in de voor- en achtersteven van de reddingsboot.

c. De vaste overkappingen zijn voorzien van vensters of doorzichtige panelen die voldoende daglicht binnen de reddingsboot kunnen toelaten als de ingangen of de opvouwbare overkappingen gesloten zijn, zodat kunstlicht onnodig is.

d. De vaste overkappingen hebben handgrepen die houvast bieden aan personen die zich langs de buitenkant van de reddingsboot verplaatsen.

e. De open gedeelten van de reddingsboot zijn uitgerust met een permanent aangebrachte opvouwbare overkapping die zodanig is ingericht dat:

1°. deze in niet meer dan twee minuten gemakkelijk opgezet kan worden door niet meer dan twee personen;

2°. deze isolerend is teneinde de inzittenden te beschermen tegen warmte en kou door middel van ten minste twee lagen materiaal gescheiden door een luchtlaag, of door andere even doeltreffende middelen.

f. De overkapping die wordt gevormd door het vaste en het opvouwbare gedeelte is zo uitgevoerd dat:

1°. tewaterlating en weer aan boord plaatsing kunnen worden uitgevoerd zonder dat een van de inzittenden buiten de overkapping behoeft te komen;

2°. er aan beide einden en beide zijden ingangen zijn, voorzien van doelmatige, verstelbare middelen voor afsluiting, die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf de reddingsboot geopend en gesloten kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is, maar die zeewater, wind en kou buitensluiten; er zijn voorzieningen om de sluitingen in open of gesloten toestand vast te zetten;

3°. er met opvouwbare overkapping opgezet en alle ingangen gesloten te allen tijde voldoende lucht voor de inzittenden wordt toegelaten;

4°. er middelen zijn om regenwater op te vangen;

5°. de buitenkant van de vaste en de opvouwbare overkapping en de binnenzijde van dat gedeelte van de reddingsboot dat door de opvouwbare overkapping wordt overdekt, een goed zichtbare kleur heeft. De binnenkant van de schuilplaatsen heeft een kleur die voor de inzittenden niet hinderlijk is;

6°. het mogelijk is met de reddingsboot te roeien.

3. *Omslaan en weer oprichten*

a. Bij iedere aangegeven zitplaats is een veiligheidsgordel aangebracht. De veiligheidsgordel is zo ontworpen dat een persoon met een gewicht van 100 kg vast op zijn plaats wordt gehouden wanneer de reddingsboot in omgeslagen toestand verkeert.

b. De stabiliteit van de reddingsboot is zodanig dat deze zich automatisch opricht indien zij beladen is met volle of gedeeltelijke bezetting en volledige of gedeeltelijke uitrusting, en de personen met hun veiligheidsgordel zijn vastgesjord.

4. *Voortstuwing*

a. De motor en de overbrenging kunnen vanaf de plaats van de bestuurder worden bediend.

b. De motor en motorinstallatie kunnen blijven draaien in iedere stand tijdens het omslaan en nadat de reddingsboot zich weer heeft opgericht, dan wel automatisch stoppen bij het omslaan en gemakkelijk opnieuw te starten zijn nadat de reddingsboot zich weer heeft opgericht en het water uit de reddingsboot is geloosd. De brandstof- en smeersystemen zijn zodanig uitgevoerd dat geen brandstofolie en niet meer dan 250 ml smeerolie uit de motor wordt verloren tijdens het omslaan.

c. Luchtgekoelde motoren zijn voorzien van een systeem om koellucht aan te zuigen uit en af te voeren naar de buitenlucht. Er zijn met de hand bedienbare kleppen aangebracht om koellucht aan te zuigen uit en af te voeren in de reddingsboot.

5. *Constructie en stootdempers*

a. Onverminderd het bepaalde in artikel 7.17, eerste lid, onder f, is een zichzelf oprichtende, gedeeltelijk overdekte reddingsboot zo gebouwd en van stootdempers voorzien dat zeker wordt gesteld dat de reddingsboot aan inzittenden bescherming biedt tegen schadelijke versnellingen als gevolg van een slag van de reddingsboot, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting, tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s.

b. Een zelf oprichtende, gedeeltelijk overdekte reddingsboot is automatisch zelflozend.

Artikel 7.19 Geheel overdekte reddingsboten

1. Behalve aan het bepaalde in artikel 7.17 voldoen geheel overdekte reddingsboten ook aan het bepaalde in dit artikel.

2. *Overkapping*

Iedere geheel overdekte reddingsboot is uitgerust met een waterdichte overkapping die de gehele reddingsboot overdekt. De overkapping is zo uitgevoerd dat:

a. de inzittenden worden beschermd tegen hitte en kou;

b. toegang tot de reddingsboot wordt geboden door luiken die waterdicht afgesloten kunnen worden;

c. de luiken op zodanige plaatsen zijn aangebracht dat handelingen voor het te water laten en weer terugzetten van de boot kunnen worden uitgevoerd zonder dat daarbij een van de inzittenden de overdekte ruimte behoeft te verlaten;

d. de toegangsluiken zowel van binnenuit als van buitenaf geopend en gesloten kunnen worden, en voorzien zijn van middelen om ze in open toestand vast te zetten;

e. het mogelijk is met de reddingsboot te roeien;

f. deze, indien de reddingsboot is gekapseisd en de luiken gesloten zijn, zonder lekkage van betekenis de gehele massa van de reddingsboot met volledige uitrusting en volle bezetting kan dragen;

g. aan iedere zijde vensters of doorzichtige panelen zijn aangebracht die voldoende daglicht binnen de reddingsboot toelaten wanneer de toegangsluiken gesloten zijn, zodat kunstlicht onnodig is;

h. de buitenkant een goed zichtbare kleur heeft en de binnenkant een kleur heeft die voor de inzittenden niet hinderlijk is;

i. handgrepen zijn aangebracht die houvast bieden aan personen die zich langs de buitenkant van de reddingsboot verplaatsen, en die steun geven bij in- en ontschepen;

j. personen vanaf een toegang hun zitplaatsen kunnen bereiken zonder over doften of andere obstakels te moeten klimmen;

k. de inzittenden beschermd zijn tegen de gevolgen van gevaarlijke atmosferische onderdruk die door de motor kan worden veroorzaakt.

3. *Omslaan en weer oprichten*
a. Er is bij iedere aangegeven zitplaats een veiligheidsgordel aangebracht. De veiligheidsgordel is zo ontworpen dat een persoon met een gewicht van 100 kg vast op zijn plaats wordt gehouden wanneer de reddingsboot is omgeslagen.
b. De stabiliteit van de reddingsboot is zodanig dat deze zich vanzelf opricht indien zij beladen is met de volle of gedeeltelijke bezetting en volledige of gedeeltelijke uitrusting, alle toegangen en openingen waterdicht afgesloten zijn en de personen met hun veiligheidsgordel zijn vastgezet.
c. De reddingsboot kan de volle bezetting en de volledige uitrusting dragen wanneer de reddingsboot in de in artikel 7.17, eerste lid, onder a, omschreven beschadigde toestand verkeert, en de stabiliteit is zodanig dat in het geval de reddingsboot omslaat zij automatisch een stand verkrijgt waarbij ontsnapping boven water voor de inzittenden mogelijk is.
d. Het ontwerp van uitlaatpijpen van de motor, luchtkanalen en andere openingen is zodanig dat water buiten de motor wordt gehouden wanneer de reddingsboot omslaat en zich weer opricht.

4. *Voortstuwing*
a. De motor en de overbrenging kunnen vanaf de bestuurdersplaats worden bediend.
b. De motor en motorinstallatie kunnen blijven draaien in iedere stand tijdens het omslaan en nadat de reddingsboot zich weer heeft opgericht, dan wel stoppen automatisch bij het omslaan en zijn gemakkelijk opnieuw te starten nadat de reddingsboot zich weer heeft opgericht. De brandstof-en smeersystemen zijn zodanig uitgevoerd dat geen brandstofolie en niet meer dan 250 ml smeerolie uit de motor wordt verloren tijdens het omslaan.
c. Luchtgekoelde motoren zijn voorzien van een systeem om koellucht aan te zuigen uit en af te voeren naar de buitenlucht. Er zijn met de hand bedienbare kleppen aangebracht om koellucht aan te zuigen uit en af te voeren in de reddingsboot.

5. *Constructie en stootdempers*
Onverminderd het bepaalde in artikel 7.17, eerste lid, onder f, is een geheel overdekte reddingsboot zo gebouwd en van stootdempers voorzien dat deze aan inzittenden bescherming biedt tegen schadelijke versnellingen als gevolg van een slag van de reddingsboot, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting, tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s.

6. *Reddingsboten die door middel van vrije val te water worden gelaten*
Een vrije-val reddingsboot is zodanig geconstrueerd dat hij bescherming biedt tegen schadelijke versnellingen als gevolg van het te water laten, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting, vanaf ten minste zijn opstelplaats boven de waterlijn tot de laagst gelegen lastlijn onder ongunstige trimomstandigheden tot maximaal 10° en met een minimale slagzij van 20° over elke zijde.

Artikel 7.20 Algemene eisen voor reddingsvlotten

1. *Constructie van reddingsvlotten*
a. Een reddingsvlot is zo vervaardigd dat het in zee gedurende 30 dagen bestand is tegen blootstelling aan invloeden van weer en zee in alle toestanden van zeegang.

b. Een reddingsvlot is zo vervaardigd dat het, indien het van een hoogte van 18 m in het water wordt geworpen, het vlot en de uitrusting naar behoren blijven werken. Wanneer het reddingsvlot op een hoogte van meer dan 18 m boven de laagst gelegen lastlijn van het vaartuig in zeewater wordt geplaatst, is het van een type dat een valproef van ten minste die hoogte met goed gevolg heeft doorstaan.

c. Het drijvende reddingsvlot is bestand tegen herhaalde sprongen daarop vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m boven de vloer van het vlot, zowel met als zonder opstaande overkapping.

d. Een reddingsvlot met toebehoren is zo vervaardigd dat het met zijn volle bezetting en volledige uitrusting en met een van de drijfankers uitgebracht, in kalm water met een vaart van 3 zeemijl per uur kan worden gesleept.

e. Het reddingsvlot heeft een overkapping die automatisch wordt opgezet wanneer het vlot te water wordt gelaten teneinde de inzittenden te beschermen tegen weersinvloeden. De overkapping voldoet aan de volgende eisen:

1°. zij biedt bescherming tegen hitte en koude door middel van twee lagen materiaal, gescheiden door een luchtlaag, of door andere, even doeltreffende middelen. Er zijn voorzieningen getroffen om het binnendringen van water in de luchtlaag te voorkomen;

2°. de binnenkant heeft een kleur die voor de inzittenden van het reddingsvlot niet hinderlijk is;

3°. elke ingang is duidelijk aangegeven en is voorzien van doeltreffende, verstelbare afsluitingen die zeewater, wind en kou buitensluiten, en die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf geopend kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is. Reddingsvlotten bestemd voor meer dan 8 personen hebben ten minste twee tegenover elkaar gelegen ingangen;

4°. zij laten te allen tijde, zelfs met afgesloten ingangen, voldoende lucht voor de inzittenden toe;

5°. zij zijn voorzien van ten minste één uitkijkopening;

6°. zij zijn voorzien van middelen voor het opvangen van regenwater;

7°. onder alle delen van de overkapping wordt voldoende hoofdruimte geboden aan de inzittenden in zittende houding.

2. *Minimum draagvermogen en massa van reddingsvlotten*

a. Een reddingsvlot, geschikt voor minder dan zes personen, berekend met gebruik van het bepaalde in artikel 7.21, derde lid, of 7.22, derde lid, wordt niet goedgekeurd.

b. Tenzij een reddingsvlot te water gelaten wordt door een goedgekeurd tewaterlatingsmiddel dat voldoet aan het bepaalde in artikel 7.32, en zulk een reddingsvlot bovendien niet draagbaar behoeft te zijn, mag de totale massa van een reddingsvlot, de verpakking en de uitrusting niet meer dan 185 kg bedragen.

3. *Voorzieningen voor reddingsvlotten*

a. Langs de binnen- en buitenzijde van het reddingsvlot zijn stevig vastgezette grijplijnen aangebracht.

b. Het reddingsvlot is uitgerust met een doelmatige vanglijn met een lengte van niet minder dan 15 m of van tweemaal de afstand vanaf de opstellingsplaats tot de laagst gelegen lastlijn van het vaartuig in zeewater, welke van beide het grootste is.

4. *Strijkbare reddingsvlotten*

a. In aanvulling op de bovenstaande bepalingen voldoet een reddingsvlot van het strijkbare type aan de volgende eisen:

1°. wanneer het reddingsvlot beladen is met de volle bezetting en volledige uitrusting kan het een zijdelingse slag tegen de scheepshuid met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s en tevens een val op het water van een hoogte van ten minste 3 m doorstaan, zonder dat schade ontstaat waardoor de goede werking wordt aangetast, en

2°. het is voorzien van middelen om het reddingsvlot langs het inschepingsdek te brengen en daar te houden gedurende de inscheping.

b. Ieder reddingsvlot van het strijkbare type is zo ingericht dat het volledige aantal personen waarvoor het vlot is bestemd, zich kan inschepen in niet meer dan 3 minuten vanaf het moment dat het bevel tot inscheping wordt gegeven.

5. *Uitrusting*

a. De standaarduitrusting van ieder reddingsvlot bestaat uit:

1°. een drijvende werplijn van ten minste 30 m lengte waarvan het ene uiteinde is voorzien van een drijvende werpring;

2°. een mes van een niet vouwbaar type met een heft dat blijft drijven, verbonden aan het vlot met een lijn en geborgen in een zak op de buitenkant van de overkapping nabij de plaats waar de vanglijn aan het reddingsvlot is bevestigd. Daarnaast is een reddingsvlot dat is bestemd voor 13 of meer personen voorzien van een tweede mes dat van een opvouwbaar type mag zijn;

3°. een drijvend hoosvat. Een reddingsvlot dat is bestemd voor 13 of meer personen is uitgerust met twee drijvende hoosvaten;

4°. twee sponzen;

5°. twee drijfankers, ieder met een schokbestendige sleeplijn en kaailijn, waarvan er één dient als reserve en één blijvend aan het reddingsvlot is bevestigd en wel op een zodanige manier dat wanneer het reddingsvlot opgeblazen wordt of in het water ligt, het drijfanker er automatisch voor zorgt dat het reddingsvlot op de meest stabiele wijze met de kop op de wind komt te liggen. De sterkte van het drijfanker, de sleeplijn en de kaailijn is geschikt voor elke toestand van de zee. De drijfankers zijn voorzien van een lijn met aan beide zijden een wartel en zijn zodanig geconstrueerd dat het onwaarschijnlijk is dat zij zich tussen de tuiglijnen binnenstebuiten keren;

6°. twee drijvende peddels;

7°. drie blikopeners of drie veiligheidsmessen die voorzien zijn van een blikopener;

8°. een waterdichte medicijnkist die na gebruik weer goed gesloten kan worden, met een bij ministeriële regeling vast te stellen inhoud, met de daarbij behorende controlelijst en handleidingen;

9°. een fluit of een gelijkwaardig middel voor het geven van geluidssignalen;

10°. vier valschermsignalen die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.29;

11°. zes handstakellichten die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.30;

12°. twee drijvende rooksignalen die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.31;

13°. een waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede een stel reservebatterijen en een reservelamp, verpakt in een waterdichte houder;

14°. een doelmatige radarreflector of radartransponder;

15°. een dagseinspiegel met gebruiksaanwijzingen voor het seinen naar vaartuigen, schepen en vliegtuigen;

16°. een exemplaar van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgestelde lijst van reddingsseinen, afgedrukt op een waterbestendige kaart of opgeborgen in een waterdichte verpakking;
17°. een vislijn met haken;
18°. een noodrantsoen met een voedingswaarde van ten minste 10 000 kJ voor elk van de personen waarvoor het reddingsvlot is bestemd; deze noodrantsoenen worden bewaard in een luchtdichte verpakking en zijn geborgen in een waterdichte houder;
19°. waterdichte houders die samen 1,5 liter zoet water bevatten voor elk van de personen waarvoor het reddingsvlot is bestemd; hiervan mag 0,5 liter per persoon vervangen worden door een ontziltingsapparaat dat in 2 etmalen een gelijke hoeveelheid zoet water kan produceren;
20°. een roestvrije drinkbeker met maatverdeling;
21°. voor elk van de personen waarvoor het reddingsvlot is bestemd, zes doses van een middel tegen zeeziekte en een zak voor overgeven bij zeeziekte;
22°. aanwijzingen voor het overleven op zee;
23°. instructies omtrent maatregelen die onmiddellijk na inscheping in het vlot worden genomen;
24°. hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan het bepaalde in artikel 26, voldoende voor 2 personen of 10% van het aantal personen waarvoor het reddingsvlot is bestemd, welke van beide het grootste is.
b. De aanduiding betreffende het bij het reddingsvlot verpakte type noodpakket, voorgeschreven in artikel 7.21, zevende lid, onder c, 5° en 7.22, zevende lid, 7°, op reddingsvlotten die overeenkomstig het voorgaande lid zijn uitgerust, is: «SOLAS-A-PACK» in blokletters.
c. De daartoe geschikte onderdelen van de uitrusting worden geborgen in een verpakking die, wanneer deze geen volledig onderdeel is van of blijvend bevestigd is aan het reddingsvlot, wordt geborgen en vastgezet binnen het reddingsvlot, en die ten minste 30 minuten in het water kan drijven zonder dat de inhoud wordt beschadigd.

6. *Voorzieningen voor het vrij opdrijven van reddingsvlotten*
a. Vanglijnsysteem
Het vanglijnsysteem van een reddingsvlot vormt een verbinding tussen het vaartuig en het reddingsvlot, en is zo ingericht dat het reddingsvlot, wanneer het ontkoppeld is en, in het geval van een opblaasbaar reddingsvlot, wanneer het opgeblazen is, niet door het zinkende vaartuig onder water getrokken kan worden.

b. Breekdraad
Indien in de voorziening voor vrij opdrijven een breekdraad wordt toegepast, voldoet deze aan de volgende eisen:
1°. hij mag niet breken bij de kracht die nodig is om de vanglijn uit de verpakking van het reddingsvlot te trekken;
2°. indien van toepassing, mag hij niet breken bij het opblazen van het reddingsvlot; en
3°. hij breekt bij een kracht van 2,2 kN ± 0,4 kN.

c. Hydrostatisch ontkoppelingssysteem
Indien in de voorziening voor vrij opdrijven een hydrostatisch ontkoppelingssysteem wordt toegepast, voldoet dit aan de volgende eisen:
1°. het is vervaardigd uit niet op elkaar inwerkende materialen, om te voorkomen dat het

systeem onklaar raakt. Gegalvaniseerde of op andere wijze met metaal bedekte delen mogen niet worden gebruikt als onderdelen van het systeem;

2°. het reddingsvlot wordt automatisch ontkoppeld op een diepte onder water van niet meer dan 4 m;

3°. het heeft afvoergaten om te voorkomen dat een opeenhoping van water in de hydrostatische ruimte ontstaat, wanneer de inrichting normaal is opgesteld;

4°. het is zo vervaardigd dat ontkoppeling bij overkomend water wordt voorkomen;

5°. het is op de buitenkant onuitwisbaar gemerkt met type en serienummer;

6°. aan boord van een vaartuig dat voorzien is van een dergelijk systeem, is een document aanwezig waarop de datum van fabricage, het type en het serienummer vermeld zijn;

7°. het is zo ontworpen dat ieder onderdeel dat is verbonden met het vanglijnsysteem, een sterkte heeft die niet minder is dan die, vereist voor de vanglijn;

8°. indien het van het wegwerptype is dan zijn instructies aanwezig aangaande de vaststelling van de verloopdatum en middelen om deze datum op het mechanisme aan te geven.

Artikel 7.21 Automatisch opblaasbare reddingsvlotten

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 7.20 voldoen automatisch opblaasbare reddingsvlotten tevens aan het bepaalde in dit artikel.

2. *Constructie van automatisch opblaasbare reddingsvlotten*

a. De hoofddrijfkamer is in ten minste twee afzonderlijke compartimenten verdeeld, die ieder via een terugslagklep worden opgeblazen. De drijfkamers zijn zo ontworpen dat, wanneer een van de compartimenten is beschadigd of zich niet opblaast, de overige compartimenten die nog intact zijn, het reddingsvlot drijvend kunnen houden met positief vrijboord rondom en met het aantal personen waarvoor het reddingsvlot is bestemd, ieder met een massa van 75 kg en zittend op de normale plaats.

b. De vloer van een reddingsvlot is waterdicht en biedt voldoende bescherming tegen koude, hetzij:

1°. door middel van een of meer compartimenten die door de inzittenden opgeblazen kunnen worden of die zich automatisch opblazen, en door de inzittenden ontlucht en weer opgeblazen kunnen worden, hetzij

2°. door andere, even doelmatige middelen, die niet afhankelijk zijn van opblazen.

c. Het reddingsvlot wordt opgeblazen met een niet-giftig gas. Het opblazen wordt bij een omgevingstemperatuur tussen 18°C en 20°C binnen 1 minuut en bij een omgevingstemperatuur van minus 30°C binnen 3 minuten voltooid. Na het opblazen behoudt het reddingsvlot zijn vorm, ook wanneer het beladen is met de volle bezetting en volledige uitrusting.

d. Ieder opblaasbaar compartiment kan een druk van ten minste driemaal de werkdruk doorstaan; door middel van een overdrukventiel of door beperkte gastoevoer wordt voorkomen dat een druk groter dan tweemaal de werkdruk, wordt bereikt. Er zijn voorzieningen om de luchtpomp of blaasbalg, voorgeschreven in het tiende lid, onder a, 2°, zodanig aan te sluiten dat de werkdruk gehandhaafd kan worden.

3. *Draagvermogen van automatisch opblaasbare reddingsvlotten*
Het aantal personen waarvoor een reddingsvlot wordt goedgekeurd, is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:
1°. het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van de opgeblazen hoofddrijfkamers, waarbij noch de bogen noch de doften, indien aangebracht, mogen worden meegerekend, uitgedrukt in kubieke meters, te delen door 0,096,
2°. het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de vloer van het opgeblazen reddingsvlot, gemeten tot de binnenste rand van de drijfkamer, waarbij de doft of doften, indien aangebracht, wel mogen worden meegerekend, uitgedrukt in vierkante meters, te delen door 0,372, of
3°. het aantal personen met een gemiddelde massa van 75 kg per persoon, allen met een reddingsgordel aan, dat gemakkelijk en met voldoende hoofdruimte, zittend plaats kan nemen, zonder het gebruik van enig uitrustingsstuk van het reddingsvlot te belemmeren.

4. *Toegang tot automatisch opblaasbare reddingsvlotten*
a. Ten minste één ingang is voorzien van een in vorm blijvende inklimsteun om personen in staat te stellen vanuit zee in het reddingsvlot te klimmen; deze inklimsteun is zo aangebracht dat bij beschadiging van de steun aanzienlijk leeglopen van het reddingsvlot wordt voorkomen. Bij reddingsvlotten van het strijkbare type met meer dan een ingang is de inklimsteun aangebracht bij de ingang tegenover de aanhaaltalies en inschepingsvoorzieningen.
b. Ingangen die niet zijn voorzien van een inklimsteun, hebben een inschepingsladder, waarvan de onderste trede ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van het lege reddingsvlot kan reiken.
c. Aan de binnenzijde van het reddingsvlot zijn middelen aangebracht waarmee personen zichzelf vanaf de inschepingsladder in het reddingsvlot kunnen trekken.

5. *Stabiliteit van automatisch opblaasbare reddingsvlotten*
a. Een opblaasbaar reddingsvlot is zo geconstrueerd, dat het in opgeblazen toestand en drijvend met opgezette overkapping, in zeegang voldoende stabiliteit bezit.
b. De stabiliteit van een reddingsvlot in omgekeerde toestand is zodanig dat het door één persoon zowel in zeegang als in kalme zee gekeerd kan worden.
c. De stabiliteit van een reddingsvlot beladen met de volle bezetting en volledige uitrusting, is zodanig dat het in kalme zee gesleept kan worden met een snelheid van 3 zeemijl per uur.

6. *Voorzieningen voor automatisch opblaasbare reddingsvlotten*
a. De breeksterkte van het vanglijnsysteem, de wijze van bevestiging aan het reddingsvlot inbegrepen, maar met uitzondering van de breekdraad, bedoeld in artikel 7.20, zesde lid, onder b, is ten minste 10,0 kN voor een reddingsvlot dat is goedgekeurd voor 9 of meer personen en ten minste 7,5 kN voor een reddingsvlot dat is goedgekeurd voor minder dan 9 personen. Het opblaasmechanisme van een reddingsvlot kan door één persoon bediend worden.
b. Op het hoogste punt van de overkapping van het reddingsvlot is een met de hand in- en uitschakelbare lamp aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een

afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien die lamp een flikkerlicht geeft, bedraagt de frequentie ten minste 50 flikkeringen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren. De lamp wordt gevoed door een door zeewater geactiveerde batterij of door een droge batterij, en gaat automatisch branden wanneer het reddingsvlot wordt opgeblazen. De batterij is van een type dat niet door vocht of vochtigheid in het ingepakte reddingsvlot wordt aangetast.

c. Aan de binnenzijde van het reddingsvlot is een met de hand in- en uitschakelbare lamp aangebracht, die ten minste 12 uur onafgebroken kan branden. De lamp gaat automatisch branden wanneer het reddingsvlot wordt opgeblazen, en geeft voldoende licht om daarbij aanwijzingen en instructies te kunnen lezen.

7. *Containers van automatisch opblaasbare reddingsvlotten*

a. Het reddingsvlot is verpakt in een container die voldoet aan de volgende eisen:

1°. hij is zo vervaardigd dat hij niet bovenmatig slijt door omstandigheden die zich op zee kunnen voordoen,

2°. wanneer het reddingsvlot en de uitrusting erin verpakt zijn, heeft hij voldoende eigen drijfvermogen om de vanglijn naar buiten te doen trekken en het opblaasmechanisme in werking te stellen terwijl het vaartuig zinkt, en

3°. hij is, voorzover uitvoerbaar, waterdicht, met uitzondering van spuigaten in de bodem van de container.

b. Het reddingsvlot is zodanig in de container verpakt dat, voorzover mogelijk, verzekerd is dat het reddingsvlot in het water recht overeind wordt opgeblazen, zodra het vrijkomt van de container.

c. Op de container is aangegeven:

1°. de naam van de fabrikant of het handelsmerk van het reddingsvlot;

2°. serienummer van het reddingsvlot;

3°. de naam van de bevoegde autoriteit die de oorspronkelijke typegoedkeuring van het reddingsvlot heeft verricht, en het aantal personen waarvoor het reddingsvlot is goedgekeurd;

4°. SFV of SOLAS A;

5°. het type van het bij het reddingsvlot verpakte noodpakket;

6°. de datum waarop de laatste keuring van het reddingsvlot heeft plaatsgevonden;

7°. de lengte van de vanglijn van het reddingsvlot;

8°. de maximum hoogte boven de waterlijn behorend bij de laagst gelegen lastlijn van het vaartuig in zeewater, waarop het reddingsvlot opgesteld mag worden (afhankelijk van de valtesthoogte en de lengte van de vanglijn);

9°. aanwijzingen voor het te water brengen van het reddingsvlot.

8. *Merken op automatisch opblaasbare reddingsvlotten*

Op het reddingsvlot is aangegeven:

a. de naam van de fabrikant of het handelsmerk;

b. serienummer;

c. jaar en maand van fabricage;

d. de naam van de bevoegde autoriteit die de oorspronkelijke typegoedkeuring heeft verricht;

e. de naam en plaats van het keuringsstation waar de laatste keuring heeft plaatsgevonden;

f. het aantal personen waarvoor het is goedgekeurd, aangebracht boven iedere ingang in cijfers die ten minste 100 mm hoog zijn, in een kleur die contrasteert met de kleur van het materiaal van het reddingsvlot.

9. *Strijkbare automatisch opblaasbare reddingsvlotten*
a. Naast het bepaalde in de voorgaande leden voldoet een reddingsvlot van het strijkbare type, wanneer het aan de ontkoppelingshaak of spruit hangt, tevens aan de volgende eisen:
1°. het reddingsvlot kan een belasting doorstaan van 4 maal de massa van de volle bezetting en volledige uitrusting bij een temperatuur van de omgeving en van het reddingsvlot zelf van 20°C ± 3°C, met alle overdruk-ventielen gesloten, en
2°. het reddingsvlot kan een belasting doorstaan van 1,1 maal de massa van de volle bezetting en volledige uitrusting bij een temperatuur van de omgeving en van het reddingsvlot zelf van minus 30°C, met alle overdrukventielen open.
b. Containers van vlotten van het strijkbare type zijn zo geborgd, dat voorkomen wordt dat de container of delen daarvan in zee vallen tijdens en na het opblazen en te water laten van het reddingsvlot.

10. *Uitrusting van automatisch opblaasbare reddingsvlotten*
a. In aanvulling op de uitrusting, voorgeschreven in artikel 7.20, vijfde lid, is een automatisch opblaasbaar reddingsvlot tevens voorzien van:
1°. reparatiemateriaal om lekken in de drijfkamers te herstellen;
2°. een handpomp of blaasbalg.
b. De messen, voorgeschreven in artikel 7.20, vijfde lid, onder a, 2°, zijn veiligheidsmessen.

Artikel 7.22 Vaste reddingsvlotten

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 7.20 voldoen vaste reddingsvlotten tevens aan het bepaalde in dit artikel.

2. *Constructie van vaste reddingsvlotten*
a. Het drijfvermogen van het reddingsvlot wordt geleverd door goedgekeurd zelfdrijvend materiaal dat zo dicht mogelijk bij de zijden van het reddingsvlot is aangebracht. Het drijvend materiaal is brandvertragend of beschermd door een brandvertragende laag.
b. De bodem van het reddingsvlot voorkomt het binnendringen van water, houdt de inzittenden doeltreffend uit het water en beschermt hen tegen de koude.

3. *Draagvermogen van vaste reddingsvlotten*
Het aantal personen waarvoor een reddingsvlot wordt goedgekeurd is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:
a. het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van het drijfmateriaal, vermenigvuldigd met een factor 1 minus het soortelijk gewicht van het materiaal, uitgedrukt in kubieke meters, te delen door 0,096,
b. het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de bodem van het reddingsvlot, uitgedrukt in vierkante meters, te delen door 0,372, of
c. het aantal personen met een gemiddelde massa van 75 kg per persoon, allen met een reddingsgordel aan, dat gemakkelijk en met voldoende hoofdruimte zittend plaats kan nemen, zonder het gebruik van enig uitrustingsstuk van het reddingsvlot te belemmeren.

4. *Toegang tot vaste reddingsvlotten*

a. Ten minste één ingang is voorzien van een vaste inklimsteun om personen in staat te stellen vanuit zee in het reddingsvlot te klimmen. Bij reddingsvlotten van het strijkbare type met meer dan één ingang, is de inklimsteun aangebracht bij de ingang tegenover de aanhaaltalies en inschepingsvoorzieningen.

b. Ingangen die niet zijn voorzien van een inklimsteun, hebben een inschepingsladder, waarvan de onderste trede ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van het lege reddingsvlot kan reiken.

c. Aan de binnenzijde van het reddingsvlot zijn middelen aangebracht waarmede personen zichzelf vanaf de inschepingsladder in het reddingsvlot kunnen trekken.

5. *Stabiliteit van vaste reddingsvlotten*

a. Tenzij het reddingsvlot veilig kan worden gebruikt ongeacht welke zijde boven drijft, zijn de sterkte en stabiliteit zodanig dat het zelfrichtend is of gemakkelijk door één persoon zowel bij zeegang als in kalme zee gekeerd kan worden.

b. De stabiliteit van een reddingsvlot beladen met volle bezetting en volledige uitrusting is zodanig dat het in kalme zee gesleept kan worden met een snelheid van 3 zeemijl per uur.

6. *Voorzieningen voor vaste reddingsvlotten*

a. Het reddingsvlot is uitgerust met een doelmatige vanglijn. De breeksterkte van het vanglijnsysteem, de wijze van bevestiging aan het reddingsvlot inbegrepen, maar met uitzondering van de breekdraad, bedoeld in artikel 7.20, zesde lid, onder b, is ten minste 10,0 kN voor een reddingsvlot dat is goedgekeurd voor 9 of meer personen en ten minste 7,5 kN voor een reddingsvlot dat is goedgekeurd voor minder dan 9 personen.

b. Op het hoogste punt van de overkapping van het reddingsvlot is een met de hand in- en uitschakelbare lamp aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien die lamp een flikkerlicht geeft, bedraagt de frequentie ten minste 50 flikkeringen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren. De lamp wordt gevoed door een door zeewater geactiveerde batterij of door een droge batterij, en gaat automatisch branden wanneer de overkapping wordt opgezet. De batterij is van een type dat niet door vocht of vochtigheid in het ingepakte reddingsvlot wordt aangetast.

c. Aan de binnenzijde van het reddingsvlot is een met de hand in- en uitschakelbare lamp aangebracht, die ten minste 12 uur onafgebroken kan branden. De lamp gaat automatisch branden wanneer de overkapping wordt opgezet, en geeft voldoende licht om daarbij aanwijzingen en instructies te kunnen lezen.

7. *Merken op vaste reddingsvlotten*

Op het reddingsvlot is aangegeven:

a. de naam en thuishaven van het vaartuig waartoe het reddingsvlot behoort;

b. de naam van de fabrikant of het handelsmerk;

c. het serienummer;

d. de naam van de bevoegde autoriteit die de oorspronkelijke typegoedkeuring heeft verricht;

e. het aantal personen waarvoor het is goedgekeurd, aangebracht boven iedere ingang in cijfers die ten minste 100 mm hoog zijn, in een kleur die contrasteert met de kleur van het materiaal van het reddingsvlot;

f. SFV of SOLAS A;

g. het type van het bij het reddingsvlot verpakte noodpakket;
h. de lengte van de vanglijn;
i. de maximum hoogte boven de laagst gelegen lastlijn van het vaartuig in zeewater, waarop het reddingsvlot opgesteld mag worden;
j. aanwijzingen voor het te water brengen van het reddingsvlot.

8. *Strijkbare vaste reddingsvlotten*
Bovendien kan een vast reddingsvlot van het strijkbare type, wanneer het aan de ontkoppelingshaak of spruit hangt, een belasting van 4 maal de massa van de volle bezetting en de volledige uitrusting doorstaan.

Artikel 7.23 Hulpverleningsboten

1. *Algemene eisen*
a. In aanvulling op het bepaalde in dit artikel voldoen alle hulpverleningsboten aan het bepaalde in artikel 7.17, eerste tot en met zevende lid, onder d, f, g, i en l, en negende lid.
b. Hulpverleningsboten mogen van een vaste constructie zijn of van een constructie van het opblaasbare type, of van een constructie waarin beide mogelijkheden gecombineerd zijn, en:
1°. hebben een lengte van ten minste 3,8 m en niet meer dan 8,5 m. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een kleinere lengte accepteren, maar niet minder dan 3,3 m, wanneer als gevolg van de lengte van het vaartuig of een andere reden het onredelijk of onpraktisch is zo'n hulpverleningsboot te voeren;
2°. kunnen ten minste vijf personen in zittende en een persoon in liggende houding dragen of, indien de lengte minder dan 3,8 m bedraagt, een aantal als voorgeschreven door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.
c. Het toegestane aantal personen dat een hulpverleningsboot mag dragen wordt bepaald door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.
d. Hulpverleningsboten die zijn uitgevoerd als een combinatie van een vaste constructie en een constructie van het opblaasbare type, behoeven aan de navolgende bepalingen slechts te voldoen voorzover het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dit bepaalt.
e. Tenzij de hulpverleningsboot voldoende zeeg heeft, is de boot voorzien van een boegbedekking die zich over ten minste 15% van de lengte uitstrekt.
f. Hulpverleningsboten kunnen manoeuvreren bij een snelheid tot 6 zeemijl per uur en kunnen gedurende ten minste 4 uur die snelheid aanhouden.
g. Hulpverleningsboten zijn voldoende handelbaar en manoeuvreerbaar om bij zeegang personen uit het water te kunnen halen, reddingsvlotten bij elkaar te kunnen brengen, en het grootste type reddingsvlot dat aan boord is, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting of een gelijkwaardige massa, met een vaart van ten minste 2 zeemijl per uur te kunnen slepen.
h. Een hulpverleningsboot is met een binnenboord- of buitenboordmotor uitgerust. Indien een buitenboordmotor is toegepast, mogen het roer en de helmstok een onderdeel van de motor vormen. In afwijking van het bepaalde in artikel 7.17, zesde lid, onder a, kunnen buitenboord-benzinemotoren met een goedgekeurd brandstofsysteem worden toegepast in hulpverleningsboten, mits de brandstoftanks op bijzondere wijze tegen brand en explosie worden beschermd.
i. Er zijn permanente sleepvoorzieningen in de hulpverleningsboot aangebracht en deze zijn sterk genoeg om reddingsvlotten bij elkaar te brengen of te slepen, als voorgeschreven onder g.

j. Hulpverleningsboten zijn uitgerust met een berging voor kleinere uitrustingsstukken, die dicht is tegen weer en wind.

2. *Uitrusting van hulpverleningsboten*

a. Alle uitrustingsstukken van een hulpverleningsboot, met uitzondering van de bootshaak die beschikbaar moet blijven om de boot af te houden, zijn in de hulpverleningsboot vastgezet door middel van sjorringen, opgeborgen in kasten of compartimenten, bevestigd in beugels of soortgelijke armaturen of op andere geschikte wijze. De uitrusting is zo vastgezet dat zij geen belemmering vormt bij de handelingen voor het te water laten of het weer terugzetten. Alle uitrustingsstukken zijn zo klein mogelijk, hebben een zo gering mogelijke massa en zijn op doeltreffende en compacte wijze verpakt.

b. De normale uitrusting van een hulpverleningsboot bestaat uit:

1°. voldoende drijvende riemen of peddels om in kalme zee vooruit te kunnen komen. Voor iedere riem zijn er dollen, steunen of gelijkwaardige voorzieningen aanwezig. De dollen of steunen zijn met lijnen of kettingen aan de boot bevestigd;

2°. een drijvend hoosvat;

3°. een nachthuis met een doelmatig kompas dat lichtgevend is of voorzien is van een doelmatige verlichting;

4°. een drijfanker van voldoende grootte met een schokbestendige sleeplijn van ten minste 10 m lengte en een kaailijn;

5°. een vanglijn van voldoende lengte en sterkte, bevestigd aan het ontkoppelingsmiddel, voorgeschreven in artikel 7.17, zevende lid, onder g, gereedliggend aan de voorkant van de hulpverleningsboot;

6°. een drijvende lijn van ten minste 50 m lengte, sterk genoeg om een reddingsvlot te slepen als voorgeschreven in het eerste lid, onder g;

7°. een waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede een stel reservebatterijen en een reservelamp, verpakt in een waterdichte houder;

8°. een fluit of een gelijkwaardig middel voor het geven van geluidssignalen;

9°. een waterdichte medicijnkist die na gebruik weer goed gesloten kan worden, met een bij ministeriële regeling vast te stellen inhoud, met de daarbij behorende controlelijst en handleidingen;

10°. twee drijvende werplijnen van ten minste 30 meter lengte, waarvan het ene uiteinde is voorzien van een drijvende werpring;

11°. een zoeklicht dat een lichtgekleurd voorwerp van 18 m breedte op 180 m afstand bij nacht gedurende in totaal 6 uur, waarvan ten minste 3 uur achtereen, doelmatig kan verlichten;

12°. een doelmatige radarreflector;

13°. hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan het bepaalde in artikel 7.26, voldoende voor 2 personen of 10% van het aantal personen waarvoor in de hulpverleningsboot ruimte is bestemd, welk van beide het grootste is.

c. Behalve uit de uitrusting voorgeschreven in het tweede lid, onder b, bestaat de normale uitrusting van iedere vaste hulpverleningsboot uit:

1°. een bootshaak,

2°. een emmer en

3°. een mes of bijl.

d. Behalve uit de uitrusting voorgeschreven in het tweede lid, onder b, bestaat de normale uitrusting van iedere hulpverleningsboot in opgeblazen toestand uit:

1°. een drijvend veiligheidsmes;

2°. twee sponzen;

3°. een doelmatige, met de hand te bedienen blaasbalg of pomp;
4°. reparatiemateriaal in een geschikte houder, voor het herstellen van lekkages;
5°. een veiligheidsbootshaak;

3. *Aanvullende eisen voor hulpverleningsboten in opgeblazen toestand*

a. Het bepaalde in artikel 7.17, eerste lid, onder c en e, is niet van toepassing op hulpverleningsboten in opgeblazen toestand.

b. Een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand is zo vervaardigd dat, wanneer deze aan zijn spruit of haak hangt:
1°. hij voldoende sterk en stijf genoeg is om afgevierd en teruggehesen te kunnen worden met volle bezetting en volledige uitrusting;
2°. hij sterk genoeg is om een belasting van 4 maal de massa van de volle bezetting en volledige uitrusting te doorstaan, bij een temperatuur van de omgeving van 20°C ± 3°C met alle overdrukventielen gesloten, en
3°. hij sterk genoeg is om een belasting van 1,1 maal de massa van de volle bezetting en volledige uitrusting te doorstaan, bij een temperatuur van de omgeving van minus 30°C met alle overdrukventielen open.

c. Hulpverleningsboten in opgeblazen toestand zijn zo vervaardigd dat ze bestand zijn tegen blootstelling aan invloeden van weer en zee:
1°. opgesteld op een open dek aan boord van een vaartuig op zee, en
2°. gedurende 30 dagen drijvend in alle toestanden van zeegang.

d. In aanvulling op het bepaalde in artikel 7.17, negende lid, zijn hulpverleningsboten in opgeblazen toestand gemerkt met het serienummer, de naam of het handelsmerk van de fabrikant en de datum van fabricage.

e. Het drijfvermogen van een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand wordt geleverd hetzij door een enkel drijflichaam onderverdeeld in ten minste vijf verschillende compartimenten van nagenoeg dezelfde inhoud, hetzij door twee verschillende drijflichamen die geen van beide groter zijn dan 60% van het totale volume. De drijflichamen zijn zo ontworpen dat wanneer een van de compartimenten is beschadigd, de compartimenten die nog intact zijn, de hulpverleningsboot drijvend kunnen houden met het aantal personen waarvoor de hulpverleningsboot is bestemd, ieder met een massa van 75 kg en zittend op de normale plaats, met een positief vrijboord rondom de boot.

f. De buitenste drijflichamen van de hulpverleningsboot hebben in opgeblazen toestand een inhoud van ten minste 0,17 m 3 voor elke persoon waarvoor de hulpverleningsboot is bestemd.

g. Ieder drijflichaam is voorzien van een terugslagklep ten behoeve van het opblazen met de hand en van middelen om het drijflichaam te laten leeglopen. Tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van oordeel is dat een dergelijk middel niet noodzakelijk is, is er tevens een overdrukventiel aangebracht.

h. Aan de onderzijde van de bodem en op kwetsbare plaatsen aan de buitenzijde van een hulpverleningsboot van het opblaasbare type, zijn ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie schavielstrippen aangebracht.

i. Indien de hulpverleningsboot met een spiegelplaat is uitgerust, mag deze niet verder naar binnen zijn aangebracht dan 20% van de lengte over alles van de hulpverleningsboot.

j. Er zijn doelmatige bevestigingspunten aangebracht om de vanglijnen voor en achter, en de grijplijnen langs de binnenzijde en de buitenzijde van de boot aan te bevestigen.

k. Een hulpverleningsboot van het opblaasbare type wordt te allen tijde in volledig opgeblazen toestand gehouden.

Artikel 7.24 Reddingsgordels

1. *Algemene eisen voor reddingsgordels*

a. Een reddingsgordel mag niet blijven branden of doorgaan met smelten indien hij niet langer dan 2 seconden volledig in vuur gehuld is geweest.

b. Een reddingsgordel is zo vervaardigd dat:

1°. hij, na instructie, binnen 1 minuut op de juiste wijze en zonder hulp van anderen kan worden aangedaan,

2°. hij binnenstebuiten kan worden gedragen of zeer duidelijk uitsluitend op één manier kan worden aangedaan; voorzover mogelijk is de reddingsgordel zo vervaardigd dat hij niet op een onjuiste manier kan worden aangedaan of vastgemaakt,

3°. hij gemakkelijk zit, en

4°. hij de drager in staat stelt van een hoogte van ten minste 4,5 m in het water te springen zonder letsel op te lopen en zonder dat daarbij de reddingsgordel losraakt of beschadigt.

c. Een reddingsgordel heeft voldoende drijfvermogen en stabiliteit in kalm, zoet water om:

1°. de mond van een uitgeput of bewusteloos persoon ten minste 120 mm boven water te houden, met het lichaam achterover hellend in het water onder een hoek van niet minder dan 20 graden en niet meer dan 50 graden ten opzichte van de verticale positie, en

2°. het lichaam van een bewusteloze persoon uit iedere stand in het water zo te wentelen dat de mond in ten hoogste 5 seconden boven water komt.

d. Een reddingsgordel heeft een drijfvermogen dat niet meer dan 5% afneemt na onderdompeling in zoet water gedurende 24 uur.

e. Een reddingsgordel stelt de drager in staat een korte afstand ermee te zwemmen en in een groepsreddingsmiddel te klimmen.

f. Een reddingsgordel is voorzien van een signaalfluit, stevig met een koord eraan bevestigd.

2. *Opblaasbare reddingsgordels*

Een reddingsgordel waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen, heeft niet minder dan twee gescheiden compartimenten en voldoet, in aanvulling op het bepaalde in het eerste lid, tevens aan de volgende eisen:

1°. hij blaast automatisch op bij onderdompeling, is voorzien van een middel waarbij het opblazen met een eenvoudige handeling kan geschieden, en kan met de mond worden opgeblazen;

2°. hij voldoet, ook bij verlies van drijfvermogen in een van de compartimenten, aan het bepaalde in het eerste lid, onder b, c en e, en

3°. hij voldoet aan het bepaalde in het eerste lid, onder d, nadat de reddingsgordel automatisch is opgeblazen.

3. *Lichten voor reddingsgordels*

a. Elke reddingsgordel is voorzien van een licht dat voldoet aan de volgende eisen:

1°. het heeft een lichtsterkte van ten minste 0,75 cd;

2°. het is voorzien van een zodanige krachtbron dat een lichtsterkte van 0,75 cd kan worden geleverd gedurende een periode van ten minste 8 uur, en

3°. het is zichtbaar over een zo groot mogelijk gedeelte boven de horizon als praktisch uitvoerbaar is wanneer het licht bevestigd is aan de reddingsgordel.

b. Indien het licht, bedoeld onder a, een flikkerlicht is, voldoet het bovendien aan de volgende eisen:
1°. het is voorzien van een met de hand bedienbare schakelaar,
2°. het mag niet zijn uitgerust met een lens of gebogen reflector om de straal te bundelen, en
3°. het kan flikkerlicht geven met een frequentie van ten minste 50 flikkeringen per minuut met een doelmatige lichtsterkte van ten minste 0,75 cd.

Artikel 7.25 Overlevingspakken

1. *Algemene eisen voor overlevingspakken*
a. Een overlevingspak is uit waterdicht materiaal vervaardigd en wel zodanig dat:
1°. het binnen 2 minuten zonder hulp van anderen uitgepakt en aangetrokken kan worden, rekening houdend met de gedragen kleding en een reddingsgordel indien het overlevingspak samen met een reddingsgordel wordt gedragen;
2°. het niet blijft branden of doorgaat met smelten indien het niet langer dan 2 seconden volledig in vuur gehuld is geweest;
3°. het, met uitzondering van het gezicht, het hele lichaam bedekt. De handen zijn bedekt, hetzij door handschoenen die een geheel vormen met het pak, hetzij door afzonderlijke handschoenen die permanent aan het pak zijn bevestigd;
4°. er voorzieningen zijn om de hoeveelheid vrije lucht in de pijpen van het pak te verminderen, en
5°. er geen overmatige hoeveelheid water in het pak binnendringt na een sprong vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m in het water.
b. Een overlevingspak dat voldoet aan het bepaalde in artikel 7.24 mag als een reddingsgordel beschouwd worden.
c. Een overlevingspak stelt de drager, indien deze tevens een reddingsgordel draagt, in staat om:
1°. een verticaal geplaatste ladder van 5 m lengte op te klimmen en af te dalen;
2°. normale taken tijdens «schip verlaten» uit te voeren;
3°. vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m in het water te springen zonder dat het overlevingspak beschadigt of losraakt, of de drager letsel toebrengt, en
4°. een korte afstand door het water te zwemmen en in een groepsreddingsmiddel te klimmen.
d. Een overlevingspak dat drijfvermogen heeft en ontworpen is om zonder reddingsgordel gedragen te worden, is voorzien van een licht dat voldoet aan het bepaalde in artikel 7.24, derde lid, en een signaalfluit als voorgeschreven in artikel 7.24, eerste lid, onder f.
e. Indien het overlevingspak samen met een reddingsgordel moet worden gedragen, wordt de reddingsgordel over het overlevingspak heen gedragen. Iemand die een dergelijk overlevingspak draagt, moet de reddingsgordel zonder hulp kunnen aandoen.

2. *Thermische eisen voor overlevingspakken*
a. Een overlevingspak dat vervaardigd is van materiaal zonder isolerende werking:
1°. is voorzien van een instructie dat het in combinatie met warme kleding gedragen wordt, en

2°. wordt zo vervaardigd dat het, indien het gedragen wordt in combinatie met warme kleding en een reddingsgordel als het overlevingspak bedoeld is om gedragen te worden in combinatie met een reddingsgordel, de drager voldoende thermische isolatie biedt, zodat de lichaamstemperatuur van de drager niet meer dan 2°C daalt na een sprong vanaf een hoogte van 4,5 m in het water en een daarop aansluitend verblijf van 1 uur in rustig stromend water van 5°C.

b. Een overlevingspak dat vervaardigd is uit isolerend materiaal biedt, indien het gedragen wordt op zichzelf of in combinatie met een reddingsgordel als het ontworpen is om in combinatie met een reddingsgordel gedragen te worden, de drager een zodanige thermische isolatie dat de lichaamstemperatuur van de drager niet meer dan 2°C daalt na een sprong vanaf een hoogte van 4,5 m in het water en een daarop aansluitend verblijf van 6 uur in rustig stromend water met een temperatuur tussen 0°C en 2°C.

c. Het overlevingspak stelt degene die het met de handen bedekt draagt, in staat om een potlood op te pakken en te schrijven na een verblijf van 1 uur in water van 5°C.

3. *Eisen voor het drijfvermogen van overlevingspakken*

Een persoon die in zoet water een overlevingspak draagt dat voldoet aan het bepaalde in artikel 7.24 of een overlevingspak in combinatie met een reddingsgordel moet zich in niet meer dan 5 seconden kunnen keren van de stand met het gezicht naar beneden tot die met het gezicht naar boven.

Artikel 7.26 Hulpmiddelen tegen warmteverlies

1. Een hulpmiddel tegen warmteverlies is gemaakt van waterdicht materiaal dat een thermische geleiding van niet meer dan 0,25 W/mK heeft, en is zo vervaardigd dat het, wanneer het wordt gebruikt om een persoon te omhullen, het verlies aan lichaamswarmte ten gevolge van convectie of verdamping, vermindert.

2. Een hulpmiddel tegen warmteverlies voldoet aan de volgende eisen:

1°. het bedekt het hele lichaam van een persoon die een reddingsgordel draagt, met uitzondering van het gezicht. De handen zijn ook bedekt, tenzij afzonderlijke handschoenen aanwezig zijn die daaraan permanent zijn bevestigd,

2°. het kan zonder hulp van anderen worden uitgepakt en kan gemakkelijk worden aangetrokken in een groepsreddingsmiddel of hulpverleningsboot, en

3°. de drager kan het in het water in niet meer dan 2 minuten uittrekken, wanneer het zwemmen er door wordt belemmerd.

3. Het functioneert goed bij temperaturen van – 30°C tot + 20°C.

Artikel 7.27 Reddingsboeien

1. *Specificaties voor reddingsboeien*

Een reddingsboei voldoet aan de volgende eisen:

1°. hij heeft een uitwendige middellijn van niet meer dan 800 mm en een inwendige middellijn van niet minder dan 400 mm;

2°. hij is vervaardigd van zelfopdrijvend materiaal dat niet bestaat uit biezen, kurkafval, kurkkorrels of enige andere korrelige stof zonder samenhang, noch uit een luchtkast waarbij het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen;

3°. hij is in staat om ten minste 14,5 kg ijzer gedurende 24 uur in zoet water te kunnen dragen;
4°. hij heeft een massa van ten minste 2,5 kg;
5°. hij mag niet blijven branden of doorgaan met smelten indien hij niet langer dan 2 seconden volledig in vuur gehuld is geweest;
6°. hij is zo vervaardigd dat een val vanaf een hoogte van 30 m in het water wordt doorstaan, zonder dat de gebruiksmogelijkheden of de er aan bevestigde onderdelen worden aangetast. Indien de plaats waar de boei is geplaatst, meer dan 30 m boven de laagst gelegen lastlijn van het vaartuig in zeewater is gelegen, kan de boei een val vanaf die hoogte doorstaan;
7°. als hij bedoeld is om de inrichting voor een snelle ontkoppeling te bedienen, aangebracht voor de zelfwerkende rooksignalen en zelfontbrandende lichten, bedraagt de massa 4 kg of is voldoende om de inrichting voor een snelle ontkoppeling te bedienen, welk van de twee het grootste is;
8°. hij is voorzien van een grijplijn die een doorsnede heeft van ten minste 9,5 mm en een lengte van ten minste 4 maal de uitwendige middellijn van de boei. De grijplijn is op vier, op onderling gelijke afstand liggende, punten op de omtrek van de boei bevestigd en wel zodanig dat vier gelijke bochten worden gevormd.

2. *Zelfontbrandende lichten voor reddingsboeien*
Een zelfontbrandend licht als voorgeschreven in artikel 7.10, tweede lid, voldoet aan de volgende eisen:
1°. het is zo vervaardigd, dat het niet door water kan worden gedoofd;
2°. het kan onafgebroken in alle richtingen boven de horizon branden met een lichtsterkte van ten minste 2 cd, of kan flikkerlicht geven met een frequentie van ten minste 50 flikkeringen per minuut en met een doeltreffende lichtsterkte van ten minste 2 cd;
3°. het is voorzien van een zodanige krachtbron dat gedurende ten minste 2 uur kan worden voldaan aan het bepaalde onder 2°, en
4°. het kan een valproef als bedoeld in het eerste lid, onder 6°, doorstaan.

3. *Zelfwerkende rooksignalen voor reddingsboeien*
Een zelfwerkend rooksignaal als voorgeschreven in artikel 7.10, derde lid, voldoet aan de volgende eisen:
1°. het kan drijvend in kalm water, gedurende ten minste 15 minuten rook van een goed zichtbare kleur met gelijkmatige snelheid afgeven;
2°. het mag niet explosief ontsteken en geen vlammen afgeven gedurende de gehele periode van rookafgifte;
3°. het mag tijdens zeegang niet vollopen met water;
4°. het geeft tevens rook af tijdens en na een 10 seconden durende volledige onderdompeling, 100 mm diep in water, en
5°. het kan een valproef als bedoeld in het eerste lid, onder 6°, doorstaan.

4. *Drijvende lijnen voor reddingsboeien*
Een drijvende lijn als voorgeschreven in artikel 7.10, vierde lid, voldoet aan de volgende eisen:
1°. zij mag niet kinken;
2°. zij heeft een doorsnede van ten minste 8 mm, en
3°. zij heeft een breeksterkte van niet minder dan 5 kN.

Artikel 7.28 Lijnwerptoestellen

1. Ieder lijnwerptoestel voldoet aan de volgende eisen:
1°. het kan een lijn met redelijke nauwkeurigheid wegschieten;
2°. het is voorzien van ten minste vier projectielen die bij gunstige weersomstandigheden een lijn kunnen wegschieten over een afstand van ten minste 230 m;
3°. het is voorzien van ten minste vier lijnen, ieder met een breeksterkte van ten minste 2 kN, en
4°. het is voorzien van beknopte gebruiksaanwijzingen of pictogrammen, die duidelijk het gebruik van het lijnwerptoestel aangeven.
2. Het projectiel, in het geval van een door een pistool afgevuurd projectiel, of het projectiel en de lijn wanneer die een geheel vormen, zijn opgeborgen in een waterbestendige houder. In het geval van een door een pistool afgevuurd projectiel zijn de lijnen en projectielen, tezamen met de ontstekingsmiddelen bovendien opgeborgen in een verpakking die bescherming biedt tegen weersinvloeden.

Artikel 7.29 Valschermsignalen

1. Een valschermsignaal voldoet aan de volgende eisen:
1°. het is verpakt in een waterbestendige houder;
2°. op de houder zijn korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik aangebracht;
3°. het heeft een ingebouwd ontstekingsmechanisme, en
4°. het is zo ontworpen dat het voor de persoon die de houder vasthoudt, geen gevaar oplevert, wanneer het wordt gebruikt overeenkomstig de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant.
2. Een valschermsignaal bereikt, wanneer het loodrecht omhoog wordt afgeschoten, een hoogte van ten minste 300 m. Op of nabij het hoogtepunt van de baan geeft de raket een valschermsignaal af dat:
1°. met een helder rode kleur brandt;
2°. gelijkmatig een gemiddelde lichtsterkte van ten minste 30 000 cd afgeeft;
3°. een brandduur heeft van ten minste 40 seconden;
4°. een daalsnelheid heeft van niet meer dan 5 m/s, en
5°. het valscherm of de verbindingen daarmee tijdens het branden niet beschadigt.

Artikel 7. 30 Handstakellichten

1. Een handstakellicht voldoet aan de volgende eisen:
1°. het is verpakt in een waterbestendige houder;
2°. op de houder zijn korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik aangebracht;
3°. het heeft een zelfstandig ontstekingsmiddel, en
4°. het is zo ontworpen dat het voor de persoon die de houder moet vasthouden, geen gevaar oplevert wanneer het wordt gebruikt overeenkomstig de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant.
2. Een handstakellicht:
1°. brandt met een helder rode kleur;
2°. geeft gelijkmatig een gemiddelde lichtsterkte van ten minste 15 000 cd af;
3°. heeft een brandduur van ten minste 1 minuut, en

4°. blijft branden, nadat het gedurende 10 seconden 100 mm diep in water is ondergedompeld.

Artikel 7.31 Drijvende rooksignalen

1. Een drijvend rooksignaal voldoet aan de volgende eisen:
1°. het is verpakt in een waterbestendige houder;
2°. het mag niet explosief ontsteken wanneer het overeenkomstig de gebruiksaanwijzing van de fabrikant wordt gebruikt; en
3°. op de houder zijn korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik aangebracht.
2. Een drijvend rooksignaal:
1°. geeft in kalm water drijvend, gedurende ten minste 3 minuten met een gelijkmatige snelheid rook van goed zichtbare kleur af;
2°. geeft gedurende de gehele periode van rookafgifte geen vlammen af,
3°. loopt tijdens zeegang niet vol met water; en
4°. blijft rook afgeven indien ondergedompeld gedurende 10 seconden 100 mm diep in water.

Artikel 7.32 Tewaterlatings- en inschepingsmiddelen

1. *Algemene eisen*
a. Ieder tewaterlatingsmiddel, met inbegrip van al het vier- en hijsgerei, is zo uitgevoerd dat het volledig uitgeruste groepsreddingsmiddel of de hulpverleningsboot die daarmee wordt bediend, met een kop- of stuurlast van 10° en met een slagzij van 20° over elke zijde, veilig afgevierd kan worden:
1°. na het inschepen met de volle bezetting, en
2°. zonder personen in het groepsreddingsmiddel of in de hulpverleningsboot.
b. Een tewaterlatingsmiddel is bij het afvieren van een groepsreddingsmiddel of een hulpverleningsboot in de toestand omschreven in onderdeel a, onder 1° en 2°, alleen afhankelijk van zwaartekracht of opgeslagen mechanische kracht die onafhankelijk is van de energievoorziening van het vaartuig.
c. Een tewaterlatingsmiddel is zo ingericht dat het vanaf een plaats aan dek en vanaf een plaats in het groepsreddingsmiddel of de hulpverleningsboot door een persoon in werking gesteld kan worden. Het groepsreddingsmiddel en de hulpverleningsboot zijn zichtbaar voor degene die het tewaterlatingsmiddel aan dek bedient.
d. Ieder tewaterlatingsmiddel is zo geconstrueerd dat er een minimum aan onderhoud nodig is. Alle onderdelen die regelmatig onderhoud door de bemanning behoeven, zijn goed bereikbaar en gemakkelijk te onderhouden.
e. De lierremmen van het tewaterlatingsmiddel zijn sterk genoeg om:
1°. een statische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van ten minste 1,5 maal de maximale werkbelasting, en
2°. een dynamische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van ten minste 1,1 maal de maximale werkbelasting bij de maximale afviersnelheid.
f. Een tewaterlatingsmiddel met toebehoren, met uitzondering van de lierremmen, is sterk genoeg om een statische beproeving met een proefbelasting van ten minste 2,2 maal de maximale werkbelasting te doorstaan.

g. Structurele onderdelen en alle blokken, lopers, ogen, sluitingen, bevestigingen en alle andere benodigdheden die in verband met het te water laten worden gebruikt, zijn ontworpen met een minimum veiligheidsfactor gebaseerd op de vastgestelde maximum werkbelasting en de treksterkte van het materiaal dat voor de constructie werd toegepast. Voor alle structurele onderdelen van davits en lieren wordt een minimum veiligheidsfactor van 4,5 en voor alle lopers, kettingen, sluiten en blokken wordt een minimum veiligheidsfactor van 6 toegepast.

h. Ieder tewaterlatingsmiddel blijft, voor zover uitvoerbaar, ook bij ijsafzetting doeltreffend werken.

i. Een tewaterlatingsmiddel voor een reddingsboot kan die reddingsboot met zijn bedieningsbemanning ophijsen.

j. Een tewaterlatingsmiddel is zodanig ingericht dat de inscheping in het groepsreddingsmiddel, in overeenstemming met het bepaalde in de artikelen 7.20, vierde lid, onder b, en 7.17, derde lid, onder a, kan geschieden.

2. *Tewaterlatingsmiddelen waarbij gebruik wordt gemaakt van lopers en een lier*

a. Lopers van tewaterlatingsmiddelen zijn van draaivrij en corrosiebestendig staaldraad vervaardigd.

b. Tenzij een doeltreffende compensatie is aangebracht, zijn de lopers bij het gebruik van een meervoudige trommellier zo ingericht dat zij bij het vieren met dezelfde snelheid van de trommel afwinden en dat ze bij het ophijsen gelijkmatig met dezelfde snelheid opwinden.

c. Ieder tewaterlatingsmiddel voor een hulpverleningsboot is uitgerust met een motorlier met een zodanig vermogen dat de hulpverleningsboot met volle bezetting en volledige uitrusting uit het water opgehesen kan worden.

d. Teneinde ieder groepsreddingsmiddel en iedere hulpverleningsboot weer op te kunnen hijsen, is een doeltreffende handbediening aanwezig. Zwengels en tandwielen van de handbediening mogen niet meedraaien met de bewegende delen van de lier wanneer het groepsreddingsmiddel of de hulpverleningsboot wordt afgevierd of werktuiglijk wordt opgehesen.

e. Indien davits werktuiglijk binnenboord worden gehieuwd, worden er veiligheden op aangebracht, die automatisch de drijfkracht uitschakelen voordat de davits de eindstand bereiken, om te vermijden dat de lopers of de davits overbelast worden, tenzij de motor zodanig is ontworpen dat een dergelijke overbelasting wordt voorkomen.

f. De snelheid waarmee het groepsreddingsmiddel of de hulpverleningsboot te water gelaten wordt, mag niet minder zijn dan die verkregen volgens de formule:

$S = 0,4 + 0,02H$, waarin S = afviersnelheid in meters per seconde en H = hoogte in meters vanaf de davitkop tot aan de laagst gelegen lastlijn van het vaartuig in zeewater.

g. De maximale afviersnelheid bedraagt 60 m/min, met inachtneming van het ontwerp van het groepsreddingsmiddel of de hulpverleningsboot, de bescherming van de inzittenden tegen buitensporige krachten en de sterkte van de tewaterlatingsvoorzieningen, en rekening houdend met de traagheidskrachten bij een noodstop. Het tewaterlatingsmiddel is zodanig ingericht dat wordt verzekerd dat deze snelheid niet zal worden overschreden.

h. Ieder tewaterlatingsmiddel voor de hulpverleningsboot kan de hulpverleningsboot beladen met volle bezetting en volledige uitrusting met een snelheid van ten minste 0,3 m/s ophijsen.

i. Op ieder tewaterlatingsmiddel zijn remmen aangebracht die het afvieren van het groepsreddingsmiddel of de hulpverleningsboot kunnen stoppen en deze met volle bezetting en volledige uitrusting beladen veilig kunnen vasthouden; de remblokken worden waar nodig beschermd tegen water en olie.

j. Met de hand bedienbare remmen zijn zo aangebracht dat de rem altijd in werking staat, tenzij de bediener daarvan, of een mechanisme dat door de bediener in werking wordt gesteld, de rem in de afvierstand houdt.

3. *Tewaterlating door middel van vrij opdrijven*
Wanneer voor een groepsreddingsmiddel een tewaterlatingsmiddel is voorgeschreven, terwijl het groepsreddingsmiddel ook vrij kan opdrijven, is de desbetreffende ontkoppeling van het groepsreddingsmiddel op de opstellingsplaats automatisch.

4. *Tewaterlating door middel van vrije val*
Ieder tewaterlatingsmiddel voor vrije val dat gebruik maakt van een hellend vlak, voldoet behalve aan de van toepassing zijnde bepalingen van het eerste lid ook aan de volgende eisen:
1°. het tewaterlatingsmiddel is zo ingericht dat de inzittenden van het groepsreddingsmiddel tijdens de tewaterlating geen buitensporige krachten ondervinden;
2°. het tewaterlatingsmiddel is een vaste constructie met een hellingshoek en een lengte, die groot genoeg is om er verzekerd van te zijn dat het groepsreddingsmiddel voldoende vrij komt van het schip, en
3°. het tewaterlatingsmiddel is voldoende beschermd tegen corrosie en is zo geconstrueerd dat brandopwekkende wrijving of vonkvorming door stoten tijdens de tewaterlating van het groepsreddingsmiddel wordt voorkomen.

5. *Tewaterlating en inscheping met evacuatieglijbanen*
Ieder tewaterlatingsmiddel in de vorm van een evacuatieglijbaan voldoet, behalve aan de van toepassing zijnde bepalingen in het eerste lid, ook aan de volgende eisen:
1°. de evacuatieglijbaan kan door een persoon bij de inschepingsplaats worden ontplooid, en
2°. de evacuatieglijbaan kan bij harde wind en bij zeegang worden gebruikt.

6. *Tewaterlatingsmiddelen voor reddingsvlotten*
Ieder tewaterlatingsmiddel voor reddingsvlotten voldoet aan het bepaalde in het eerste en tweede lid, met uitzondering van de bepalingen die betrekking hebben op het gebruik van zwaartekracht om het middel naar buiten te draaien, op het inschepen op de opstellingsplaats, en het weer ophijsen van het beladen reddingsvlot. Het tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat voortijdige ontkoppeling tijdens het afvieren wordt voorkomen, en dat het reddingsvlot automatisch wordt ontkoppeld wanneer dit het water raakt.

7. *Inschepingsladders*
a. Er zijn handgrepen aangebracht om een veilig overstappen van het dek op de bovenste treden van de inschepingsladder en omgekeerd te waarborgen.
b. De treden van de inschepingsladder:
1°. zijn vervaardigd van hardhout, zonder kwasten of andere onregelmatigheden, glad afgewerkt en vrij van scherpe randen en splinters, dan wel van geschikt materiaal met gelijkwaardige eigenschappen;

2°. zijn voorzien van een doeltreffend antislip oppervlak, verkregen door groeven in lengterichting of door het aanbrengen van een goedgekeurde antislip laag;
3°. zijn niet minder dan 480 mm lang, 115 mm breed en 25 mm dik, waarbij een antislip oppervlak of laag niet meegerekend wordt, en
4°. zijn op gelijke afstanden van niet minder dan 300 mm en niet meer dan 380 mm van elkaar op zodanige wijze bevestigd, dat zij de horizontale stand behouden.
c. De zijleiders van de inschepingsladder bestaan aan elke zijde uit twee onbeklede manilla-einden met een omtrek van ten minste 65 mm. Elk eind bestaat uit één stuk zonder verbindingen beneden de bovenste trede. Ander materiaal kan worden gebruikt op voorwaarde dat de afmetingen, breeksterkte, verwering, rek- en grijpeigenschappen ten minste gelijkwaardig zijn aan die van manillatouwwerk. Alle touweinden zijn zo afgewerkt dat ze niet kunnen rafelen.

HOOFDSTUK 8 NOODPROCEDURES, APPELS EN OEFENINGEN

Artikel 8.1 Toepassing

De artikelen in dit hoofdstuk zijn van toepassing op nieuwe en bestaande vaartuigen met een lengte van 24 meter of meer.

Artikel 8.2 Algemeen-alarminstallatie, alarmrol en instructies voor noodgevallen

1. De algemeen-alarminstallatie kan het algemeen-alarmsignaal geven, bestaande uit zeven of meer korte stoten gevolgd door één lange stoot, door middel van de scheepsfluit of -sirene, en bovendien door middel van een elektrische bel, claxon of ander gelijkwaardig waarschuwingssysteem dat wordt gevoed door de elektrische hoofdkrachtbron van het vaartuig en door de elektrische noodkrachtbron als voorgeschreven in artikel 4.17.

2. Voor elke opvarende zijn duidelijke instructies aan boord, die in geval van nood gevolgd moeten worden.

3. De alarmrol is op verschillende plaatsen aan boord van het vaartuig opgehangen, in het bijzonder op de brug, in de machinekamer en in de bemanningsverblijven, en bevat de informatie, bedoeld in het vierde tot en met negende lid.

4. De alarmrol bevat bijzonderheden inzake het algemeen alarmsignaal als voorgeschreven in het eerste lid en geeft tevens de maatregelen aan die door de bemanning genomen moeten worden wanneer dit signaal gegeven wordt. Op de alarmrol wordt ook aangegeven hoe het sein «schip verlaten» wordt gegeven.

5. Op de alarmrol worden de taken vermeld die aan de verschillende bemanningsleden zijn opgedragen, waaronder:
a. het sluiten van de waterdichte deuren, brandwerende deuren, afsluiters, spuigaten, zijpoorten, schijnlichten, patrijspoorten en overige soortgelijke openingen in het vaartuig,
b. het uitrusten van groeps- en overige reddingsmiddelen,
c. het gereed maken en te water laten van groepsreddingsmiddelen,
d. het gereed maken van andere reddingsmiddelen in het algemeen,

e. het gebruik van communicatiemiddelen, en
f. het bemannen van de brandweerploegen die aangewezen zijn om branden te bestrijden.

6. Voor een vaartuig waarvan de lengte minder dan 45 m bedraagt, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijking van het bepaalde in het vijfde lid toestaan, indien hij van oordeel is dat in verband met het kleine aantal bemanningsleden een alarmrol niet noodzakelijk is.

7. Op de alarmrol staat aangegeven welke officieren zijn aangewezen om er voor te zorgen dat de reddings- en brandbestrijdingsmiddelen in goede staat en klaar voor onmiddellijk gebruik worden gehouden.

8. Op de alarmrol zijn plaatsvervangers aangegeven voor de belangrijkste personen, indien deze niet tot handelen in staat zouden zijn, rekening houdend met het gegeven dat verschillende noodsituaties verschillende maatregelen noodzakelijk maken.

9. De alarmrol wordt opgemaakt voordat het vaartuig een reis onderneemt. De schipper herziet de alarmrol of hij maakt een nieuwe, wanneer een verandering in de samenstelling van de bemanning dit noodzakelijk maakt nadat de alarmrol is vastgesteld.

Artikel 8.3 Instructies en oefeningen in «schip verlaten»

1. *Appèls en oefeningen*
a. Ieder bemanningslid neemt ten minste eenmaal per maand deel aan een oefening «schip verlaten» en een oefening in het blussen van brand. Voor vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijkingen van dit vereiste toestaan, mits er ten minste eenmaal per drie maanden een oefening «schip verlaten» en een oefening in het blussen van brand wordt gehouden. Deze oefeningen voor de bemanning vinden in ieder geval plaats binnen 24 uur nadat het vaartuig een haven heeft verlaten, indien meer dan 25% van de bemanning niet heeft deelgenomen aan dergelijke oefeningen aan boord van dat vaartuig bij de vorige oefening. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor die categorie vaartuigen waarvoor dit praktisch niet uitvoerbaar is een andere opzet van de oefeningen toestaan mits deze ten minste gelijkwaardig is.
b. Iedere oefening «schip verlaten» omvat:
1°. het oproepen van de bemanning naar hun verzamelplaatsen door middel van het algemeen alarmsignaal en de vaststelling dat zij op de hoogte zijn van het sein «schip verlaten» zoals vermeld in de alarmrol;
2°. het melden op de verzamelplaatsen en voorbereiding op de taken zoals vermeld in de alarmrol;
3°. een controle of de bemanning doelmatig gekleed is;
4°. een controle of de reddingsgordels goed zijn aangedaan;
5°. het afvieren van ten minste een reddingsboot nadat deze voor het afvieren is gereed gemaakt;
6°. het starten en laten draaien van de motor van de reddingsboot, en
7°. het bedienen van de tewaterlatingsmiddelen voor de reddingsvlotten van het strijkbare type.

c. Iedere oefening in het blussen van brand omvat ten minste:

1°. het melden op de verzamelplaatsen en het voorbereiden op de taken zoals omschreven in de alarmrol;

2°. het starten van een brandbluspomp en het gebruik van ten minste de twee voorgeschreven waterstralen om aan te tonen dat het systeem naar behoren werkt;

3°. een controle van de brandweeruitrusting en andere persoonlijke uitrustingen;

4°. een controle van de van belang zijnde communicatiemiddelen;

5°. een controle van de werking van de waterdichte deuren, branddeuren, brandkleppen en de voorzieningen voor ontsnapping, en

6°. een controle van de noodzakelijke voorzieningen om aansluitend het vaartuig te verlaten.

d. Bij het afvieren als voorgeschreven in onderdeel b, onder 5°, worden, voorzover uitvoerbaar, bij opeenvolgende oefeningen de reddingsboten afwisselend gebruikt.

e. Voorzover uitvoerbaar worden oefeningen uitgevoerd alsof er daadwerkelijk sprake is van een noodsituatie.

f. Iedere reddingsboot wordt ten minste eenmaal in de drie maanden tijdens een oefening «schip verlaten» met de aangewezen bemanning aan boord te water gelaten, waarbij tevens met de boot wordt gevaren.

g. Voorzover dat redelijk en uitvoerbaar is worden hulpverleningsboten, andere dan reddingsboten die tevens dienst doen als hulpverleningsboten, iedere maand met hun aangewezen bemanning te water gelaten waarbij tevens met de boot wordt gevaren. In ieder geval geschiedt dit ten minste eenmaal in de drie maanden.

h. Wanneer oefeningen met het te water laten van reddingsboten en hulpverleningsboten gehouden worden met een vaartlopend vaartuig, worden deze oefeningen in verband met de gevaren die daaraan verbonden zijn, uitsluitend uitgevoerd in beschutte wateren en onder toezicht van een scheepsofficier met ervaring in dergelijke oefeningen.

i. De noodverlichting ten behoeve van het verzamelen en het «schip verlaten» wordt bij iedere oefening «schip verlaten» beproefd.

j. De oefeningen kunnen aangepast worden naar de inrichtingen en voorzieningen van het vaartuig zoals die zijn voorgeschreven. Indien echter deze inrichtingen en voorzieningen op vrijwillige basis aan boord zijn, worden deze in de oefeningen gebruikt en worden de oefeningen overeenkomstig aangepast.

2. *Opleiding aan boord en instructies*

a. Opleiding aan boord van het vaartuig in het gebruik van de reddingsmiddelen, met inbegrip van de uitrusting van de groepsreddingsmiddelen, wordt zo snel mogelijk gegeven, maar uiterlijk 2 weken nadat een bemanningslid aan boord is gekomen. Wanneer echter het bemanningslid op een regelmatig aflossingsschema aan boord is geplaatst, wordt deze opleiding gegeven binnen 2 weken nadat hij voor het eerst aan boord is gekomen.

b. Instructie in het gebruik van de reddingsmiddelen en het overleven op zee wordt met dezelfde tussenpozen gegeven als de oefeningen. Individuele instructie kan verschillende onderdelen van het reddingssysteem omvatten, maar alle reddingsuitrusting en -middelen worden binnen een periode van 2 maanden behandeld. Ieder bemanningslid krijgt ten minste instructie inzake:

1°. de behandeling en het gebruik van de automatisch opblaasbare reddingsvlotten van het vaartuig met inbegrip van voorzorgsmaatregelen met betrekking tot schoenen met spijkers en andere scherpe voorwerpen;

2°. de problemen in verband met onderkoeling, eerste hulp bij onderkoeling en andere van belang zijnde eerstehulpmaatregelen;

3°. het gebruik van de reddingsmiddelen bij zwaar weer en hoge zeeën.

c. Instructie aan boord in het gebruik van strijkbare reddingsvlotten vindt met tussenpozen van niet meer dan vier maanden plaats op ieder vaartuig dat met dergelijke middelen is uitgerust. Voorzover praktisch uitvoerbaar omvat die instructie het opblazen en te water laten van een reddingsvlot. Dit reddingsvlot kan een speciaal reddingsvlot zijn dat uitsluitend is bestemd voor instructiedoeleinden en geen deel uitmaakt van de reddingsmiddelen van het vaartuig. Een dergelijk reddingsvlot is duidelijk als zodanig gemarkeerd.

3. *Aantekeningen*

De data waarop appèls worden gehouden, de bijzonderheden van oefeningen in «schip verlaten» en oefeningen in het blussen van brand, oefeningen met andere reddingsmiddelen en opleiding aan boord worden in het scheepsdagboek aangetekend. Wanneer een volledig appèl, oefening of opleiding niet op de vastgestelde tijd plaatsvindt, wordt dat aangetekend in het scheepsdagboek, met vermelding van de omstandigheden en de mate waarin het appèl, de oefening of de opleiding is gehouden.

4. *Opleidingshandboek*

a. In ieder bemanningsverblijf of in iedere hut voor bemanningsleden is een handboek voor opleiding voorhanden. Dit handboek, dat uit verschillende banden kan bestaan, bevat instructies en informatie in duidelijke bewoordingen en waar mogelijk geïllustreerd, ten aanzien van de aan boord geplaatste reddingsmiddelen en de beste overlevingsmethoden. In plaats van in dit handboek kan de informatie of enig deel daarvan ook met behulp van audiovisuele middelen worden verstrekt. De volgende punten dienen uitvoerig te worden toegelicht:

1°. het aandoen van reddingsgordels en overlevingspakken;

2°. het verzamelen op de daarvoor aangewezen plaatsen;

3°. het inschepen in, het te water laten en het vrijkomen van de groepsreddingsmiddelen en de hulpverleningsboten;

4°. de manier waarop een groepsreddingsmiddel vanuit dat middel te water wordt gelaten;

5°. het ontkoppelen van de tewaterlatingsmiddelen;

6°. de werkwijze en het gebruik van de middelen voor bescherming op de tewaterlatingsplaatsen, voorzover van toepassing;

7°. de verlichting van de tewaterlatingsplaatsen;

8°. het gebruik van alle overlevingsuitrusting;

9°. het gebruik van alle ontdekkingsmiddelen;

10°. met behulp van illustraties, het gebruik van radioapparatuur voor reddingsmiddelen;

11°. het gebruik van drijfankers;

12°. het gebruik van motor en accessoires;

13°. het terughalen van groepsreddingsmiddelen en hulpverleningsboten, terugplaatsen en vastzetten daarbij inbegrepen;

14°. de gevaren van blootstelling aan weer en zee en de noodzaak van warme kleding;

15°. het op de beste wijze gebruiken van de voorzieningen van de groepsreddingsmiddelen ten behoeve van overleving;

16°. de redding van drenkelingen uit zee, waarbij inbegrepen het gebruik van de reddingsuitrusting van een helikopter (stroppen, manden, draagbaren), reddingsboeien met

broeking, overige reddingsapparatuur, gebruikt vanaf de wal, en het lijnwerptoestel van het vaartuig;
17°. alle andere activiteiten die de alarmrol en de instructies voor noodgevallen aangeven, en
18°. aanwijzingen voor noodreparaties van de reddingsmiddelen.
b. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter verlichting van het bepaalde onder a toestaan mits er voldoende veiligheidsinformatie aan boord is.

Artikel 8.4 Oefening in noodprocedures

De bemanning is voldoende geoefend in het uitoefenen van haar taken gedurende noodsituaties. Deze oefeningen zullen ten minste, voorzover van toepassing, bevatten:
a. verschillende noodsituaties die zich kunnen voordoen zoals aanvaringen, brand en vergaan;
b. verschillende reddingsmiddelen die gewoonlijk op een vaartuig aanwezig zijn;
c. noodzaak om zich aan de algemeen geldende regels van overleven te houden;
d. waarde van oefenen en appèls;
e. de noodzaak om te allen tijde voorbereid te zijn op een noodsituatie en voortdurend alert te zijn op:
1°. de informatie op de alarmrol, in het bijzonder:
– de specifieke taken in een noodsituatie voor elke opvarende,
– de inschepingsplaats voor elke opvarende, en
– de signalen die aangeven dat men zich naar de inschepingsplaats dan wel het brandstation dient te begeven;
2°. de plaats waar de persoonlijke en de reserve reddingsgordels zich bevinden;
3°. de plaatsen waar men een brandalarm kan activeren;
4°. de mogelijkheden tot ontsnapping;
5°. de gevolgen van paniek;
f. maatregelen die genomen moeten worden om personen met een helikopter op te hijsen van het eigen vaartuig of uit een groepsreddingsmiddel;
g. maatregelen die genomen moeten worden indien men zich naar de inschepingsplaats dient te begeven, waaronder:
1°. aantrekken van geschikte kleding,
2°. aantrekken van een reddingsgordel, en
3°. het verzamelen van extra bescherming, bijvoorbeeld dekens indien de tijd dit toelaat;
h. maatregelen die genomen moeten worden bij «schip verlaten», waaronder:
1°. hoe men zich vanaf het vaartuig en vanuit het water kan inschepen in een groepsreddingsmiddel, en
2°. hoe men vanaf een hoogte in de zee moet springen met een zo gering mogelijke kans op letsel bij het in het water komen;
i. maatregelen die men dient te nemen indien men zich in het water bevindt, zoals:
1°. hoe men overleeft in situaties van:
– brand of olie op het water;
– koude omstandigheden, en
– wateren waarin haaien voorkomen;
2°. hoe een gekapseisd groepsreddingsmiddel opgericht kan worden;

j. maatregelen die genomen dienen te worden indien men zich in een groepsreddingsmiddel bevindt, zoals:
1°. een groepsreddingsmiddel snel van het vaartuig vrij zien te krijgen;
2°. bescherming tegen kou of extreme warmte;
3°. gebruik van een zee-anker;
4°. houden van een uitkijk;
5°. uit de zee halen van en het zorgen voor overlevenden;
6°. het zorg dragen dat een groepsreddingsmiddel door derden opgespoord kan worden;
7°. controleren en juist gebruiken van de beschikbare uitrusting van een groepsreddingsmiddel, en
8°. het voorzover mogelijk in de buurt blijven van het vaartuig;
k. de belangrijkste gevaren voor overlevenden en de algemeen geldende regels voor overleven, waaronder:
1°. voorzorgsmaatregelen die genomen dienen te worden in koude omstandigheden;
2°. voorzorgsmaatregelen die genomen dienen te worden in tropische omstandigheden;
3°. blootstelling aan zon, wind, regen en zee;
4°. het belang van het dragen van geschikte kleding;
5°. beschermende maatregelen in een groepsreddingsmiddel;
6°. gevolgen van onderdompeling in het water en onderkoeling;
7°. het belang van het behoud van lichaamsvloeistoffen;
8°. bescherming tegen zeeziekte;
9°. juist gebruik van drinkwater en voedsel;
10°. gevolgen van het drinken van zeewater;
11°. beschikbare middelen om opsporing door derden te vergroten;
12°. het belang van moed houden;
l. maatregelen die genomen dienen te worden bij het blussen van brand, zoals:
1°. het gebruik van brandslangen met verschillende spuitstukken;
2°. het gebruik van draagbare brandblussers;
3°. kennis hebben van de plaats van branddeuren;
4°. het gebruik van ademhalingsapparatuur.

HOOFDSTUK 9 RADIOCOMMUNICATIE

§ 1. Toepassing en omschrijvingen

Artikel 9.1 Toepassing

1. Tenzij anders bepaald is dit hoofdstuk van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte van 45 m of meer en op nieuwe vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer die dienst doen in Nederlandse wateren dan wel hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

2. Niets in dit hoofdstuk staat eraan in de weg dat een vaartuig, een groepsreddingsmiddel of een persoon in nood elk beschikbaar middel gebruikt om aandacht te trekken, zijn positie kenbaar te maken of hulp te krijgen.

Artikel 9.2 Begrippen en omschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
a. berichtgeving van brug tot brug: veiligheidsberichtgeving tussen vaartuigen, vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd;
b. ononderbroken wacht: de radiowacht die niet mag worden onderbroken, anders dan voor korte perioden waarin de ontvangst geheel of gedeeltelijk wordt onderdrukt door eigen berichtgeving of tijdens een periodieke onderhouds- of controlebeurt van de apparatuur;
c. DSC (digital selective calling): een techniek waarbij digitale codes worden gebruikt die een radiostation in staat stelt verbinding tot stand te brengen en informatie uit te wisselen met een ander station, of groep van stations, en die voldoet aan de van toepassing zijnde aanbevelingen van het Internationale Raadgevende Comité inzake Radioaangelegenheden (CCIR);
d. DPT (direct printing telegraphy): een telegrafietechniek die voldoet aan de van toepassing zijnde aanbevelingen van het CCIR;
e. algemene radioberichtgeving: het operationele en openbare verkeer per radio, anders dan de nood- en veiligheidsberichten;
f. INMARSAT: de Internationale Maritieme Satelliet Organisatie;
g. internationaal NAVTEX systeem: de gecoördineerde uitzending en automatische ontvangst op de frequentie van 518 kHz van maritieme veiligheidsinformatie door toepassing van DPT, waarbij de Engelse taal wordt gebruikt;
h. opsporen: het bepalen van de positie van een schip, vaartuig, luchtvaartuig of personen in nood;
i. maritieme veiligheidsinformatie: navigatiewaarschuwingen, meteorologische waarschuwingen en verwachtingen en andere spoedeisende veiligheidsberichten die naar vaartuigen worden verzonden;
j. POSS (polar orbiting satellite service): het COSPAS-SARSAT-satellietsysteem dat met behulp van satellieten die een baan om de aardse polen doorlopen, noodalarmering van satellietnoodradiobakens ontvangt, deze opnieuw uitzendt en daarbij hun positie opgeeft;
k. Radioreglement: het Radioreglement (Trb. 1981, 78), behorende bij het op 22 december 1992 te Genève tot stand gekomen Statuut en Verdrag van de Internationale Unie voor Telecommunicatie (Trb. 1993, 138);
l. zeegebied A1: een gebied binnen het radiotelefoniebereik van ten minste een VHF-radiokuststation waarin een ononderbroken DSC-alarmering beschikbaar is;
m. zeegebied A2: een gebied, met uitzondering van het zeegebied A1, binnen het radiotelefoniebereik van ten minste een MF-radiokuststation waarin een ononderbroken DSC-alarmering beschikbaar is;
n. zeegebied A3: een gebied, met uitzondering van de zeegebieden A1 en A2, binnen het bereik van een geostationaire INMARSAT-satelliet waarin een ononderbroken alarmering beschikbaar is;
o. zeegebied A4: een gebied buiten de zeegebieden A1, A2 en A3.

2. Alle andere uitdrukkingen en afkortingen die in dit hoofdstuk worden gebruikt en die in het Radioreglement gedefinieerd staan hebben dezelfde betekenis als in dat reglement.

Artikel 9.3 Ontheffingen

1. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan gedeeltelijke of voorwaardelijke ontheffing verlenen van de eisen, gesteld bij of krachtens de artikelen 9.6 tot en met 9.10 en 9.14, zevende lid, indien:
a. voldaan wordt aan artikel 9.4, en
b. de algemene doelmatigheid van de dienstverlening ten behoeve van de veiligheid van alle vaartuigen niet in het geding komt.

2. Een ontheffing als bedoeld in het eerste lid kan uitsluitend worden verleend:
a. indien de omstandigheden met betrekking tot de veiligheid zodanig zijn dat de volledige toepassing van de artikelen 9.6 tot en met 9.10 en 9.14, zevende lid, onredelijk of onnodig is, of
b. in uitzonderlijke omstandigheden, voor een eenmalige reis buiten het zeegebied of de zeegebieden waarvoor het vaartuig is uitgerust.

3. Zo spoedig mogelijk na 1 januari van elk jaar zendt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een rapport aan de IMO betreffende alle ontheffingen die gedurende het afgelopen kalenderjaar op grond van het eerste en tweede lid zijn afgegeven, met vermelding van de gronden voor die ontheffingen.

Artikel 9.4 Functionele eisen

Elk vissersvaartuig dat zich op zee bevindt is in staat om:
a. noodalarmering van het vaartuig naar de wal te verzenden met ten minste twee verschillende, van elkaar onafhankelijke installaties, met gebruikmaking van gescheiden radiocommunicatie systemen, uitgezonderd in de omstandigheid, bedoeld in artikel 9.7, eerste lid, onder a, en artikel 9.9, eerste lid, onder d, 3°,
b. noodalarmering van de wal naar het vaartuig te ontvangen,
c. noodalarmering van vaartuig naar vaartuig te verzenden en te ontvangen,
d. berichtgeving betreffende opsporings- en reddingscoördinatie te verzenden en te ontvangen,
e. berichtgeving op locatie te verzenden en te ontvangen,
f. de signalen ten behoeve van het opsporen van schepen, vissersvaartuigen, luchtvaartuigen of personen in nood te verzenden en, door middel van de in artikel 10.3, zesde lid, voorgeschreven radarapparatuur, te ontvangen,
g. maritieme veiligheidsinformatie te verzenden en te ontvangen,
h. algemene radioberichtgeving naar of van radiosystemen of netwerken aan de wal, te verzenden en te ontvangen, en
i. berichtgeving van brug tot brug te verzenden en te ontvangen.

§ 2. Bepalingen ten aanzien van het vaartuig

Artikel 9.5 Radio-installatie

1. Een vissersvaartuig is uitgerust met radio-installaties die in staat zijn om gedurende de hele voorgenomen reis te voldoen aan artikel 9.4 en die tevens voldoen aan artikel 9.6 en,

voorzover van toepassing in het zeegebied of de zeegebieden waarbinnen de voorgenomen reis valt, aan de artikelen 9.7 tot en met 9.10, tenzij een ontheffing is verleend als bedoeld in artikel 9.3.

2. De radio-installatie is:
a. zo geplaatst dat geen schadelijke invloeden van mechanische, elektrische of andere oorsprong de goede werking aantasten en dat de elektromagnetische compatibiliteit en de preventie van schadelijke wisselwerking met andere apparatuur en systemen is gewaarborgd,
b. zo veilig als praktisch uitvoerbaar opgesteld, waarbij de operationele beschikbaarheid zo veel mogelijk is gewaarborgd,
c. beschermd tegen schadelijke gevolgen van water, extreme temperaturen en andere ongunstige omstandigheden in de directe omgeving,
d. voorzien van betrouwbare, blijvend aangebrachte elektrische verlichting, die onafhankelijk is van de elektrische hoofd- en noodkrachtbronnen, en die het bedieningspaneel van de radio-installatie voldoende kan verlichten, en
e. duidelijk voorzien van het internationaal naamsein, de identificatie-aanduiding van het scheepsstation en andere aanduidingen ten behoeve van het gebruik van de radio-installatie.

3. De bediening van de VHF-kanalen die ten behoeve van de veiligheid van de navigatie zijn voorgeschreven is op de brug zo dicht mogelijk gesitueerd bij de plaats waar de navigatie wordt gevoerd en waar nodig zijn voorzieningen getroffen om de radiocommunicatie vanaf de brugvleugels te kunnen afhandelen. Voor dit laatste mogen draagbare VHF-radio-installaties worden gebruikt.

Artikel 9.6 Algemene bepalingen voor de radio-uitrusting

Behalve in het geval, bedoeld in artikel 9.9, vierde lid, is elk vaartuig uitgerust met:
a. een VHF-radio-installatie die in staat is tot het zenden en ontvangen van:
1°. DSC op kanaal 70 (156 525 MHz), waarbij het mogelijk is om het verzenden van noodalarmering op kanaal 70 te starten vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, en
2°. radiotelefonie op de kanalen 6, 13 en 16 (respectievelijk 156 300 MHz, 156 650 MHz en 156 800 MHz);
b. een radio-installatie die geschikt is om continu DSC-wacht te houden op kanaal 70, al dan niet in combinatie met de VHF-radio-installatie, bedoeld onder a, 1°;
c. een radartransponder, werkend in de 9 GHz band, die:
1°. zo is geplaatst dat hij gemakkelijk kan worden bediend, en
2°. een van de in artikel 7.14 voorgeschreven radartransponders voor de groepsreddingsmiddelen kan zijn;
d. een ontvanger die de uitzendingen van het internationaal NAVTEX-systeem kan ontvangen indien het vaartuig reizen maakt in een gebied waar het internationaal NAVTEX-systeem wordt toegepast;
e. een radiovoorziening voor de ontvangst van maritieme veiligheidsberichtgeving door het EGC-systeem indien het vaartuig is bestemd om reizen te ondernemen in een vaargebied binnen het bereik van het INMARSAT-systeem waar geen internationaal NAVTEX-

systeem beschikbaar is. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan vaartuigen die uitsluitend bestemd zijn om reizen te ondernemen in gebieden waar een DPT-systeem voor maritieme veiligheidsberichtgeving beschikbaar is en die zijn uitgerust met apparatuur die geschikt is om van dit systeem gebruik te maken, ontheffing verlenen van het bepaalde in dit lid;

f. met inachtneming van het bepaalde in artikel 9.7, derde lid, een satellietnoodradiobaken dat:

1°. noodberichten kan verzenden door ofwel gebruik te maken van het POSS in de 406 MHz-band ofwel, indien het vaartuig bestemd is om alleen reizen te ondernemen binnen het vaargebied waarvoor INMARSAT dekking biedt, gebruik te maken van het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem werkend in de 1.6 GHz-band,

2°. geïnstalleerd is op een gemakkelijk toegankelijke plaats,

3°. met de hand losgemaakt kan worden en door één persoon in een groepsreddingsmiddel kan worden gedragen,

4°. vrij kan opdrijven indien het vaartuig zinkt en automatisch wordt geactiveerd zodra het drijft, en

5°. met de hand geactiveerd kan worden.

Artikel 9.7 Radio-uitrusting voor het zeegebied A1

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 9.6 is een vaartuig dat bestemd is om uitsluitend reizen in het zeegebied A1 te ondernemen uitgerust met een radio-installatie die vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd het verzenden van noodalarmering naar de wal kan starten door middel van hetzij:

a. VHF met gebruik van DSC; hierin kan worden voorzien door installatie van het in het derde lid voorgeschreven noodradiobaken zodanig dat het op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of vanaf die plaats op afstand kan worden bediend, of

b. door de POSS op de frequentie van 406 MHz; hierin kan worden voorzien door installatie van het in artikel 9.6, eerste lid, onder f, voorgeschreven satelliet-noodradiobaken zodanig dat het op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of vanaf die plaats op afstand kan worden bediend, of

c. indien het vaartuig reizen onderneemt binnen het bereik van MF-kuststations met DSC: MF met gebruik van DSC, of

d. HF met gebruik van DSC, of

e. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem; hierin kan worden voorzien door gebruikmaking van:

1°. een INMARSAT-scheepssatellietstation, of

2°. het in artikel 9.6, onder f, voorgeschreven satelliet-noodradiobaken, zodanig geïnstalleerd dat het op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of vanaf die plaats op afstand kan worden bediend.

2. De in artikel 9.6, onder a, voorgeschreven VHF-radio-installatie is ook geschikt voor algemene radio berichtgeving met gebruik van radiotelefonie.

3. Vaartuigen die bestemd zijn om uitsluitend reizen in zeegebied A1 te ondernemen kunnen in plaats van een satelliet-noodradiobaken als voorgeschreven in artikel 9.6, onder

f, volstaan met een noodradiobaken dat:

a. een noodalarmering kan uitzenden op VHF-kanaal 70 met gebruik van DSC en dat voorzien is van een radartransponder, werkend in de 9 GHz-band, teneinde te kunnen worden opgespoord,

b. geïnstalleerd is op een gemakkelijk toegankelijke plaats,

c. snel met de hand losgemaakt kan worden en door één persoon in een groepsreddingsmiddel kan worden gebracht,

d. vrij kan opdrijven indien het vaartuig zinkt en automatisch wordt geactiveerd zodra het drijft, en

e. met de hand geactiveerd kan worden.

4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan nieuwe vaartuigen met een lengte van meer dan 24 meter maar minder dan 45 meter ontheffing verlenen van artikel 9.6, onder f, en artikel 9.7, derde lid, mits deze zijn uitgerust met een VHF-radio-installatie als bepaald bij artikel 9.6, onder a, alsmede met een aanvullende VHF-radio-installatie met DSC voor de verzending van noodsignalen van schip naar kust als bepaald in het eerste lid, onder a.

Artikel 9.8 Radio-uitrusting voor de zeegebieden A1 en A2

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 9.6 is een vaartuig dat bestemd is om reizen te ondernemen buiten het zeegebied A1, maar binnen het zeegebied A2, voorzien van:

a. een MF-radio-installatie die voor nood- en veiligheidsdoeleinden geschikt is om te zenden en te ontvangen op de frequenties van:

1°. 2187,5 kHz met gebruik van DSC en

2°. 2182 kHz met gebruik van radiotelefonie;

b. een radio-installatie die geschikt is om een permanente DSC-wacht te houden op de frequentie van 2187,5 kHz, afzonderlijk of gecombineerd met de installatie bedoeld onder a, 1°, en

c. een voorziening die de uitzending van noodseinen van het schip naar de wal kan starten door middel van een radio-installatie die niet in de MF-band uitzendt, hetzij:

1°. door de POSS op de frequentie van 406 MHz; hierin kan worden voorzien door installatie van het in artikel 9.6, eerste lid, onder f, voorgeschreven satellietnoodradiobaken zodanig dat het op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of vanaf die plaats op afstand kan worden bediend, of

2°. HF met gebruik van DSC, of

3°. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruikmaking van een INMARSAT-scheepssatellietstation of het in artikel 9.6, onder f, voorgeschreven satellietnoodradiobaken, zodanig geïnstalleerd dat het op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of vanaf die plaats op afstand kan worden bediend.

2. Het starten van de uitzending van noodalarmering door middel van de radio-installatie, bedoeld in het eerste lid, onder a en c, is mogelijk vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

3. Het vaartuig is tevens in staat om algemene radioberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT door middel van:

a. een radio-installatie werkend op frequenties in de banden tussen 1605 en 4000 kHz of tussen 4000 en 27 500 kHz. Hierin kan worden voorzien door deze te combineren met de

radio-installatie bedoeld in artikel 9.1, onder a, of
b. een INMARSAT-scheepssatellietstation.

4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van de eisen, bedoeld in artikel 9.6, onder a, 1°, en onder b, voor vaartuigen die zijn gebouwd voor 1 februari 1997 en die uitsluitend bestemd zijn om reizen te ondernemen in zeegebied A2, mits deze vaartuigen, zo mogelijk, een ononderbroken luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht wordt gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Artikel 9.9 Radio-uitrusting voor de zeegebieden A1, A2 en A3

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 9.6 is een vaartuig dat bestemd is om reizen te ondernemen buiten de zeegebieden A1 en A2, maar binnen het zeegebied A3 en dat niet voldoet aan het bepaald in het tweede lid, voorzien van:
a. een INMARSAT-scheepssatellietstation dat geschikt is om:
1°. nood- en veiligheidsberichten te verzenden en te ontvangen met gebruik van DPT,
2°. oproepen met noodprioriteiten te starten en te ontvangen,
3°. een wacht te onderhouden voor noodalarmering van de wal naar het schip, met inbegrip van die berichten die gericht zijn op specifiek omschreven geografische gebieden, en
4°. algemene radioberichtgeving te verzenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT;
b. een MF-radio-installatie die geschikt is om voor nood- en veiligheidsdoeleinden te zenden en te ontvangen op de frequenties van:
1°. 2187,5 kHz met gebruik van DSC, en
2°. 2182 kHz met gebruik van radiotelefonie;
c. een radio-installatie die geschikt is om een permanente DSC-wacht te onderhouden op de frequentie van 2187,5 kHz, afzonderlijk of gecombineerd met de installatie, bedoeld onder b, 1°, en
d. een radio-installatie die geschikt is om uitzendingen van noodalarmering naar de wal te starten door middel van:
1°. de POSS op de frequentie van 406 MHz; hierin kan worden voorzien door installatie van het in artikel 9.6, onder f, voorgeschreven satelliet-noodradiobaken zodanig dat het op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of vanaf die plaats op afstand kan worden bediend, of
2°. HF met gebruik van DSC, of
3°. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem; hierin kan worden voorzien door gebruikmaking van een INMARSAT-scheepssatellietstation of het in artikel 9.6, onder f, voorgeschreven satellietnoodradiobaken, zodanig geïnstalleerd dat het op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of vanaf die plaats op afstand kan worden bediend.

2. In aanvulling op artikel 9.6 is elk vaartuig dat bestemd is om reizen te ondernemen buiten de zeegebieden A1 en A2, maar binnen het zeegebied A3 en dat niet voldoet aan het bepaalde in het eerste lid, voorzien van:
a. een MF/HF-radio-installatie die voor nood- en veiligheidsdoeleinden kan zenden en ontvangen op alle nood- en veiligheidsfrequenties in de banden tussen 1605 en 4000 kHz en tussen 4000 en 27 500 kHz door middel van:
1°. DSC,

2°. radiotelefonie, en
3°. DPT, en
b. apparatuur geschikt om DSC-wacht te houden op de frequenties van 2187,5 kHz, 8414,5 kHz en ten minste een van de DSC nood- en veiligheidsfrequenties van 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz of 16 804,5 kHz; het is te allen tijde mogelijk om een van deze nood- en veiligheidsfrequenties te kiezen. Deze apparatuur kan afzonderlijk zijn of gecombineerd met de apparatuur, bedoeld onder a, en
c. een voorziening die de uitzending van noodseinen vanaf het schip naar de wal kan starten door middel van een radio-installatie die niet in de HF-band uitzendt:
1°. de POSS op de frequentie van 406 MHz; hierin kan worden voorzien door installatie van het in artikel 9.6, onder f, voorgeschreven satelliet-noodradiobaken zodanig dat het op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of vanaf die plaats op afstand kan worden bediend, of
2°. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem; hierin kan worden voorzien door gebruikmaking van een INMARSAT-scheepssatellietstation of het in artikel 9.6, onder f, voorgeschreven satellietnoodradiobaken, zodanig geïnstalleerd dat het op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of vanaf die plaats op afstand kan worden bediend;
d. bovendien: de mogelijkheid om algemene radioberichtgeving te verzenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT door middel van een MF/HF-radio-installatie werkend op de werkfrequenties in de banden tussen 1605 en 4000 kHz en tussen 4000 en 27 500 kHz. Deze voorziening kan worden gecombineerd met de radio-installatie, bedoeld onder a.

3. De uitzending van noodalarmering door middel van de radio-installaties, bedoeld in het eerste lid, onder a, b en d, en in het tweede lid, onder a en c, kan worden gestart vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van de eisen, bedoeld in artikel 9.6, onder a, 1°, en onder b, voor vaartuigen die zijn gebouwd voor 1 februari 1997 en die uitsluitend bestemd zijn om reizen te ondernemen in de zeegebieden A2 en A3, mits deze vaartuigen een permanente luisterwacht houden op VHF-kanaal 16 op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Artikel 9.10 Radio-uitrusting voor de zeegebieden A1, A2, A3 en A4

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 9.6 voldoet een vaartuig dat bestemd is om reizen te ondernemen in alle zeegebieden aan het bepaalde in artikel 9.9, tweede lid, met dien verstande dat de apparatuur, bedoeld in artikel 9.9, tweede lid, onder c, 2°, niet aanvaard wordt als een alternatief voor de apparatuur, bedoeld in artikel 9.9, tweede lid, onder c, 1°, die altijd aan boord moet zijn. Bovendien voldoet het aan het bepaalde in artikel 9.9, derde lid.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van de eisen, bedoeld in artikel 9.6, onder a, 1°, en onder b, voor vaartuigen gebouwd voor 1 februari 1997 die uitsluitend bestemd zijn om reizen te ondernemen in de zeegebieden A2, A3 en A4, mits deze vaartuigen zo mogelijk een permanente luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht wordt gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Artikel 9.11 Radiowachten

1. Buitengaats wordt een permanente wacht gehouden:
a. op VHF-DSC-kanaal 70 indien het vaartuig, overeenkomstig artikel 9.6, onder b, is uitgerust met een VHF-radio-installatie;
b. op de DSC-nood- en veiligheidsfrequentie van 2187,5 kHz indien het vaartuig, overeenkomstig artikel 9.8, eerste lid, onder b, of artikel 9.9, eerste lid, onder c, is uitgerust met een MF-radio-installatie;
c. op de DSC-nood- en veiligheidsfrequenties van 2187,5 kHz en 8414,5 kHz, alsmede op ten minste een van de DSC nood- en veiligheidsfrequenties van 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz of 16 804,5 kHz, afhankelijk van het tijdstip en de geografische positie van het vaartuig, indien het vaartuig overeenkomstig artikel 9.9, tweede lid, onder b, of artikel 9.10, eerste lid, is uitgerust met een MF/HF-radio-installatie. Deze wacht kan worden gehouden door middel van een scannende ontvanger;
d. voor satelliet wal-vaartuig noodberichten, indien het vaartuig, overeenkomstig artikel 9, eerste lid, onder a, is uitgerust met een INMARSAT-scheepssatellietstation.

2. Buitengaats wordt een radiowacht gehouden op de frequenties waarop die informatie wordt uitgezonden in het zeegebied waar het schip zich bevindt, om de voor het vaartuig van belang zijnde uitzendingen van maritieme veiligheidsinformatie te kunnen ontvangen.

Artikel 9.12 Krachtbronnen

1. Buitengaats is altijd een elektrische krachtbron beschikbaar van voldoende vermogen om de radio-installaties te doen werken en de aanwezige batterijen gebruikt voor de reserve krachtbron of -bronnen ten behoeve van de radio-installaties op te laden.

2. Aan boord van een vaartuig zijn een of meer reserve krachtbronnen aanwezig om de radio-installaties te voeden, teneinde de nood- en veiligheidsberichten te kunnen afhandelen in het geval dat de hoofd- en noodkrachtbronnen uitvallen. De reserve krachtbron of krachtbronnen zijn in staat tot het gelijktijdig voeden van de VHF-installatie, bedoeld in artikel 9.6, onder a, en, al naar gelang het zeegebied of de zeegebieden waarvoor het vaartuig is uitgerust, ofwel de MF-radio-installatie, bedoeld in artikel 9.8, eerste lid, onder a, de MF/HF-radio-installatie bedoeld in artikel 9.9, tweede lid, onder a, of artikel 9.10, eerste lid, ofwel het INMARSAT-scheepssatellietstation, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onder a, en elk van de aanvullende voorzieningen, bedoeld in de artikelen 9.4, 9.5 en 9.8, gedurende ten minste de volgende periode:
a. op nieuwe vaartuigen:
1°. 3 uur of
2°. 1 uur, wanneer de noodkrachtbron volledig voldoet aan het bepaalde in artikel 4.17, met inbegrip van het bepaalde ten aanzien van de voeding van de radio-installaties, en minimaal 6 uur dienst kan doen;
b. op bestaande vaartuigen:
1°. 6 uur wanneer niet is voorzien in een noodkrachtbron of wanneer deze niet voldoet aan het bepaalde in artikel 4.17, met inbegrip van het bepaalde ten aanzien van de voeding van de radio-installaties, of
2°. 3 uur wanneer de noodkrachtbron voldoet aan het bepaalde in artikel 4.17, met inbegrip van het bepaalde ten aanzien van de voeding van de radio-installaties, of

3°. 1 uur wanneer de noodkrachtbron voldoet aan het bepaalde in artikel 4.17, met inbegrip van het bepaalde ten aanzien van de voeding van de radio-installaties en minimaal zes uur dienst kan doen.

Onafhankelijke HF- en MF-radio-installaties behoeven niet gelijktijdig door de reserve krachtbron of -bronnen te kunnen worden gevoed.

3. De reserve krachtbron of -bronnen zijn onafhankelijk van de voortstuwingsinstallatie en de elektrische installatie van het vaartuig.

4. Indien naast de VHF-radio-installatie twee of meer van de andere radio-installaties als bedoeld in het tweede lid kunnen worden aangesloten op de reserve krachtbron of -bronnen, zijn deze krachtbron of -bronnen in staat om gedurende de periode, genoemd in het tweede lid, onder a of b, de VHF-radio-installatie te voeden gelijktijdig met:

a. alle andere radio-installaties die gelijktijdig op de reserve krachtbron of -bronnen kunnen worden aangesloten, of

b. wanneer slechts één van de andere radio-installaties gelijktijdig met de VHF-radio-installatie kan worden aangesloten op de reserve krachtbron of -bronnen, de andere radio-installatie met het grootste energieverbruik.

5. De reserve krachtbron of -bronnen mogen gebruikt worden om de elektrische verlichting, bedoeld in artikel 9.5, tweede lid, onder d, te voeden.

6. Indien een reserve krachtbron bestaat uit een oplaadbare accumulatorenbatterij of -batterijen:

a. is een automatische laadinrichting aangebracht die de batterijen binnen 10 uur kan opladen tot de voorgeschreven minimum capaciteit, en

b. wordt de capaciteit van de batterij of batterijen door middel van een geschikte methode met tussenpozen van niet meer dan 12 maanden gecontroleerd. Deze controle vindt plaats wanneer het vaartuig niet buitengaats is.

7. De plaats en de installatie van accumulatorenbatterijen die als reserve krachtbron dienen, is zodanig dat:

a. optimaal onderhoud mogelijk is,

b. een redelijke levensduur verzekerd is,

c. onveilige situaties worden voorkomen,

d. de temperatuur van de accumulatorenbatterijen, ook tijdens het opladen, binnen de door de fabrikant opgegeven waarden blijft, en

e. de volledig opgeladen accumulatorenbatterijen onder alle weersomstandigheden de minimum benodigde capaciteit hebben.

8. Indien een ononderbroken invoer van informatie vanuit de navigatie-apparatuur of andere uitrusting in de voorgeschreven radio-installatie noodzakelijk is voor de goede werking van deze installatie, zijn er voorzieningen om de voortdurende levering van zulke informatie zeker te stellen bij het uitvallen van de hoofd- of noodkrachtbron van het vaartuig.

Artikel 9.13 Technische specificaties

1. Apparatuur als bedoeld in dit hoofdstuk is van een goedgekeurd type. Afhankelijk van het bepaalde in het tweede lid dient deze apparatuur te voldoen aan eisen die niet lager zijn dan welke door de Internationale Maritieme Organisatie geaccepteerd zijn.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen voor apparatuur die is geïnstalleerd voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit met betrekking tot de technische specificaties, mits de apparatuur compatibel is met de apparatuur die wel aan de technische specificaties voldoet, met inachtneming van de criteria die de IMO nog zal vaststellen betreffende die technische specificaties.

Artikel 9.14 Onderhoud

1. De apparatuur is zodanig ontworpen dat de hoofdonderdelen op eenvoudige wijze, zonder uitgebreide herkalibratie of afregeling, kunnen worden vervangen.

2. De apparatuur is zodanig vervaardigd en geïnstalleerd dat deze gemakkelijk toegankelijk is voor inspecties en onderhoud aan boord.

3. Aan boord is voldoende informatie aanwezig voor de bediening en het onderhoud van de installaties, rekening houdend met de aanbevelingen van de Internationale Maritieme Organisatie.

4. Aan boord zijn gereedschappen en reserveonderdelen aanwezig voor het onderhoud.

5. De in dit hoofdstuk voorgeschreven apparatuur wordt zodanig onderhouden dat de in artikel 9.4 beschreven functies in stand blijven en dat de apparatuur blijft voldoen aan de aanbevolen technische specificaties.

6. Aan boord van vaartuigen die uitsluitend reizen ondernemen in de zeegebieden A1 en A2 kan de beschikbaarheid worden verzekerd door dubbele apparatuur, onderhoud door een walorganisatie, elektronische onderhoudssystemen op zee of door een combinatie van deze methoden indien dat door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt goedgekeurd.

7. Aan boord van vaartuigen die reizen ondernemen in de zeegebieden A3 en A4 wordt de beschikbaarheid van de apparatuur gegarandeerd door een combinatie van ten minste twee methoden, waaronder dubbele apparatuur, onderhoud door een walorganisatie of elektronische onderhoudssystemen op zee. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter, rekening houdend met het type vaartuig en de wijze waarop het vaartuig gebruikt wordt, toestaan dat slechts één methode wordt toegepast om de beschikbaarheid van de apparatuur te waarborgen.

8. Alhoewel al het redelijke gedaan moet worden om de apparatuur in goed functionerende staat en conform de technische specificaties als beschreven in artikel 9.4 te houden, zal in het geval de apparatuur niet kan voorzien in de algemene radiocommunicatie als beschreven in artikel 9.4, onder h, het vaartuig niet onzeewaardig verklaard worden of zal

dit niet als reden kunnen gelden om het vaartuig op te houden in een haven waar voorzieningen voor herstel niet direct beschikbaar zijn, indien het vaartuig wel alle nood- en veiligheidsfuncties uit kan voeren.

Artikel 9.15 Personen voor de bediening

Op elk vaartuig is gediplomeerd personeel aanwezig voor de uitvoering van nood- en veiligheidsradiocommunicatie. Dit personeel beschikt over de diploma's, voorgeschreven in het Radioreglement, en één van hen is aangewezen als hoofdverantwoordelijke voor de radiocommunicatie in een noodgeval.

Artikel 9.16 Registratie en radiocommunicatie

Aan boord wordt een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd dagboek, overeenkomstig het bepaalde in het Radioreglement, bijgehouden. Daarin worden ten minste alle gevallen van radiocommunicatie vermeld die belangrijk zijn voor de veiligheid op zee.

HOOFDSTUK 10 HULPMIDDELEN BIJ DE NAVIGATIE

Artikel 10.1 Toepassing

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald is dit hoofdstuk van toepassing op nieuwe en bestaande vissersvaartuigen.

Artikel 10.2 Uitzonderingen

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van de eisen, gesteld bij of krachtens dit hoofdstuk, indien naar zijn oordeel de aard van de reis of de afstand tot de kust zulke eisen niet rechtvaardigt.

Artikel 10.3 Hulpmiddelen bij de navigatie

1. a. Een vaartuig met een lengte van 24 meter of meer is uitgerust met:

1°. een vast opgesteld magnetisch standaardkompas, tenzij het bepaalde onder d van toepassing is;

2°. een magnetisch stuurkompas, tenzij koersinformatie, afkomstig van het kompas als bedoeld onder 1° beschikbaar en duidelijk afleesbaar is voor de roerganger op de plaats waar gewoonlijk wordt gestuurd;

3°. een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde voorziening voor de communicatie tussen de standaardkompaspositie en de plaats waar gewoonlijk wordt genavigeerd, en

4°. een peilinrichting voor het nemen van peilingen over een boog van de horizon van 360 graden, voor zover praktisch uitvoerbaar.

b. Elk magnetisch kompas als bedoeld onder a is behoorlijk gecompenseerd en er is te allen tijde een deviatietabel of -kromme aanwezig.

c. Er is een reserve magnetisch kompas aan boord dat het standaard kompas kan vervangen, tenzij het kompas als bedoeld onder a, 2°, of een gyrokompas aan boord geïnstalleerd is.
d. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het vereiste van een magnetisch standaardkompas indien dit vereiste naar zijn oordeel onredelijk of onnodig is, gelet op de aard van de reis, de afstand tot de kust of het type vaartuig, mits in alle gevallen een deugdelijk stuurkompas wordt gevoerd.

2. Ten aanzien van vaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter kan worden voorgeschreven dat zij zijn uitgerust met een stuurkompas en een peilinrichting.

3. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer, gebouwd op of na 1 september 1984, beschikken over een gyrokompas dat voldoet aan de volgende eisen:
a. het gyro-moederkompas of een gyro-dochterkompas is duidelijk afleesbaar voor de roerganger op de plaats waar gewoonlijk wordt gestuurd, en
b. vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer beschikken bovendien over een of meer gyro-dochterkompassen, zodanig geplaatst dat doelmatig peilingen kunnen worden genomen over een boog van de horizon van 360 graden, voorzover praktisch uitvoerbaar.

4. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer, gebouwd voor 1 september 1984, zijn uitgerust met een gyrokompas dat voldoet aan het bepaalde in het derde lid.

5. Vaartuigen die zijn uitgerust met een noodstuurpositie zijn voorzien van een telefoon of ander doelmatig communicatiemiddel om koersinformatie door te kunnen geven naar die positie. Bovendien zijn vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 februari 1992 uitgerust met voorzieningen die aflezing van het kompas vanaf de noodstuurpositie mogelijk maken.

6. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer, gebouwd op of na 1 september 1984, en vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer, gebouwd voor 1 september 1984, zijn voorzien van een radarinstallatie die kan werken in de 9 GHz frequentieband. Vaartuigen met een lengte van 35 meter of meer dienen na 1 februari 1995 te zijn uitgerust met een radarinstallatie die kan werken in de 9 GHz frequentieband. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan vaartuigen met een lengte van 35 meter of meer maar minder dan 45 meter ontheffing verlenen van het bepaalde in het vijftiende lid, mits hun installatie volledig compatibel is met de radartransponder voor opsporings- en reddingsoperaties.

7. Indien vaartuigen met een lengte van minder dan 35 meter zijn uitgerust met een radarinstallatie, is deze radarinstallatie van een goedgekeurd type.

8. Op de brug van een vaartuig dat ingevolge het bepaalde in dit artikel is voorzien van een radarinstallatie, zijn voorzieningen aanwezig voor het uitzetten van de afgelezen radarwaarnemingen. Aan boord van een vaartuig waarvan de lengte 75 meter of meer bedraagt en dat is gebouwd op of na 1 september 1984 zijn deze voorzieningen ten minste even doelmatig als een reflectieplotter.

9. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer, gebouwd voor 25 mei 1980, en vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer, gebouwd na 25 mei 1980, zijn uitgerust met een echolood.

10. Vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter zijn uitgerust met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurd middel om de diepte van het water onder het vaartuig te kunnen bepalen.

11. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer, gebouwd op of na 1 september 1984, dienen te zijn uitgerust met een instrument dat vaart en afstand aangeeft.

12. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer, gebouwd voor 1 september 1984, en vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer, gebouwd op of na 1 september 1984, zijn uitgerust met een roerstand-aanwijzer, een tachometer voor elke schroef en bovendien, indien het vaartuig is uitgerust met verstelbare schroeven of schroeven met zijdelingse stuwkracht, een instrument dat de spoed en de wijze van gebruik van die schroeven aangeeft. Deze instrumenten zijn duidelijk afleesbaar vanaf de plaats waar de navigatie wordt gevoerd.

13. Uitgezonderd in de situatie, bedoeld in artikel 1.12, zal het vaartuig niet onzeewaardig worden verklaard indien storingen in de instrumenten optreden en zal het vaartuig niet worden opgehouden in een haven waar niet direct herstelvoorzieningen aanwezig zijn, aangenomen dat al het redelijke gedaan wordt om de instrumenten, bedoeld in het eerste tot en met twaalfde lid, in goede werking te houden.

14. Een vaartuig met een lengte van 75 meter of meer is voorzien van een radiorichtingzoeker. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een vaartuig van deze regel ontheffing verlenen indien hij van mening is dat het onredelijk of onnodig is voor het vaartuig om met dit instrument te zijn uitgerust of indien het vaartuig is uitgerust met andere deugdelijke radionavigatieapparatuur gedurende de hele reis.

15. Alle apparatuur waarmee het vaartuig is uitgerust volgens deze voorschriften is van een goedgekeurd type. Apparatuur die op of na 1 september 1984 aan boord van vaartuigen geïnstalleerd is, voldoet aan eisen die niet lager zijn dan die, gesteld door de IMO. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen voor apparatuur die is geïnstalleerd voor de datum van de vaststelling van de eisen voor goedkeuring, met inachtneming van door de IMO vast te stellen criteria in verband met de genoemde eisen.

Artikel 10.4 Nautische instrumenten en publicaties

Aan boord zijn geschikte nautische instrumenten, voldoende recente zeekaarten, zeemansgidsen, lichtenlijsten, berichten aan zeevarenden, getijtafels en alle andere nautische publicaties die nodig zijn voor de voorgenomen reis, onder goedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 10.5 Uitrusting voor het geven van seinen

1. Het vaartuig is uitgerust met een dagseinlamp waarvan de voeding niet alleen afhankelijk is van de hoofdvoeding van het vaartuig. In ieder geval is voor de voeding een draagbare batterij aanwezig.

2. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer zijn uitgerust met een volledig stel seinvlaggen.

3. Vaartuigen die op grond van het bepaalde in hoofdstuk 9 zijn uitgerust met een radio-installatie hebben het «Internationaal Seinboek» aan boord. Bij ministeriële regeling kan dit voorschrift ook van toepassing worden verklaard op andere vaartuigen.

Artikel 10.6 Uitzicht vanaf de navigatiebrug

1. Nieuwe vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer voldoen aan de volgende voorschriften:

a. vanaf de plaats op de navigatiebrug waar gewoonlijk de uitkijk wordt gehouden is onder alle omstandigheden van diepgang en trim het vrije zicht naar voren op het zeeoppervlak over een boog van 10° ter weerszijden van het vlak van kiel en stevens niet belemmerd over meer dan de kleinste afstand van twee scheepslengtes dan wel 500 meter, welk van beide het geringste is, beide gemeten vanaf de boeg;

b. vanaf de plaats op de navigatiebrug waar gewoonlijk de uitkijk wordt gehouden bestaan over een boog van recht vooruit tot 90° ter weerszijden geen blinde sectoren, veroorzaakt door visgerei of andere obstakels buiten de navigatiebrug die groter zijn dan 10°. De som van alle blinde sectoren in dit gebied bedraagt niet meer dan 20°, terwijl tussen twee individuele blinde sectoren vrij uitzicht mogelijk is over een boog van ten minste 5°. Over een boog van recht vooruit tot 10° ter weerszijden zijn echter geen blinde sectoren groter dan 5°;

c. de onderrand van de ramen aan de voorzijde van de navigatiebrug is zo laag mogelijk geplaatst en vormt in geen geval een belemmering voor het in dit lid voorgeschreven minimum uitzicht naar voren;

d. de bovenrand van de ramen aan de voorzijde van de navigatiebrug is zodanig geplaatst dat bij een in zware zee stampend vaartuig vanaf de plaats op de brug waar gewoonlijk de uitkijk wordt gehouden, uitzicht naar de voorlijk gelegen horizon mogelijk is voor een persoon met een ooghoogte van 1,80 meter boven het brugdek. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een lagere ooghoogte toestaan indien een ooghoogte van 1,80 meter niet praktisch uitvoerbaar is, doch in geen geval lager dan 1,60 meter;

e. het horizontaal uitzicht vanaf de plaats op de navigatiebrug waar gewoonlijk de uitkijk wordt gehouden beslaat een boog van ten minste 225°, te weten van recht vooruit tot niet minder dan 22,5° verder achterwaarts dan dwars aan beide zijden van het vaartuig;

f. vanaf elke brugvleugel beslaat het horizontale uitzicht een boog van ten minste 225°, te weten vanaf ten minste 45° van recht vooruit aan de tegenovergestelde zijde via het voorschip tot recht achteruit aan de zijde van de betreffende brugvleugel;

g. vanaf de plaats waar het vaartuig wordt bestuurd beslaat het horizontale uitzicht een boog van recht vooruit tot ten minste 60° aan weerszijden van het vaartuig;

h. de scheepszijde is zichtbaar vanaf de brugvleugel;

i. de plaatsing van de ramen in het stuurhuis voldoet aan de volgende voorschriften:

1°. stijlen tussen individuele ramen zijn zo smal mogelijk en zijn geplaatst ter hoogte van enige positie waar de navigatie wordt gevoerd,

2°. teneinde reflecties tegen te gaan zijn de ramen aan de voorzijde zodanig geplaatst dat zij aan de bovenzijde naar buiten hellen onder een hoek met het verticale vlak van ten minste 10° en ten hoogste 25°,

3°. polariserend of gekleurd glas wordt niet toegepast, en

4°. onder alle weersomstandigheden verschaffen ten minste twee ramen aan de voorzijde en, afhankelijk van de inrichting van de brug, een extra aantal ramen een vrij uitzicht.

2. Bestaande schepen voldoen zo veel als praktisch mogelijk is aan het bepaalde in het eerste lid, onder a en b, met dien verstande dat geen wijzigingen in de constructie of aanvullende uitrusting vereist zijn.

3. Op vaartuigen die door hun bijzondere constructie niet geheel kunnen voldoen aan het bepaalde in het eerste lid is de navigatiebrug zodanig uitgevoerd dat het uitzicht zo veel mogelijk in overeenstemming is met het bepaalde in dat lid.

Artikel 10.7 Routering van vaartuigen

1. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder routeringssysteem verstaan elk systeem, bestaande uit een of meer routes of routeringsmaatregelen, gericht op het verminderen van gevaar voor scheepsongevallen. Het systeem omvat verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemeden, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes.
2. Van de routeringsmaatregelen die door de IMO worden vastgesteld, wordt een passend gebruik gemaakt.
3. Elk vaartuig dat vaart in de buurt van de Grote Banken van Newfoundland, vaart, voorzover dit uitvoerbaar is, buiten de gebieden waarvan bekend is of verondersteld wordt dat zij ten gevolge van ijs gevaarlijk zijn.
4. Indien ijs is gemeld op of nabij de koerslijn van het vaartuig, wordt 's nachts een matige vaart gelopen of wordt de koers zodanig veranderd dat deze goed vrij van het gevaarlijke gebied loopt.

HOOFDSTUK 11 VERPLICHTINGEN VAN DE SCHIPPER EN DE EIGENAAR

§ 1. Verplichtingen van de schipper

Artikel 11.1 Diepgang van het vaartuig

1. De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat bij het ondernemen van een reis alsmede gedurende de reis het vaartuig niet dieper is afgeladen dan tot de hoogst gelegen lastlijn.

2. Wanneer een vaartuig naar zee vertrekt is het de schipper toegestaan dieper af te laden dan op grond van het eerste lid is geoorloofd, en wel zo veel als overeenkomt met het gewicht aan brandstof, voorraden en drinkwater dat wordt verbruikt tussen de plaats van vertrek en de plaats waar het vaartuig buitengaats komt.

Artikel 11.2 Sterkte en stabiliteit

1. De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat voor het ondernemen van een reis voldoende gegevens aan boord zijn om hem in staat te stellen het vaartuig zodanig te beladen en te ballasten dat onaanvaardbare spanningen in de scheepsconstructie worden voorkomen.

2. De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat voor het ondernemen van een reis de nodige door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde gegevens aan boord zijn betreffende de stabiliteit van het vaartuig in onbeschadigde toestand.

3. De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat tijdens de reis de stabiliteit van het vaartuig in alle voorkomende bedrijfsomstandigheden ten minste voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 3.7, en de eventuele aanvullende eisen, gesteld krachtens artikel 1.6.

4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor vaartuigen van een bepaald type of van een bepaalde grootte ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 11.3 Peilen

1. De schipper is verplicht dagelijks peiling te doen nemen van tanks, van kofferdammen en van vullingen. Deze verplichting geldt niet voor ruimten waarvoor is toegestaan dat deze zijn voorzien van een inrichting als bedoeld in artikel 2.11, tweede lid.

2. De schipper is voorts verplicht ten minste eenmaal per vier maanden het volgende te doen controleren:
a. de juiste aanwijzing van de peilinrichting die is ingericht voor aflezing op afstand,
b. de juiste aanwijzing van de peilinrichting, geen peilglas zijnde, die is ingericht voor aflezing aan of in de directe nabijheid van de te peilen ruimte,
c. de juiste werking van de inrichting die door alarmering aangeeft dat het vloeistofniveau in een ruimte een ingestelde waarde heeft overschreden, en
d. de juiste werking van de in artikel 4.20, eerste lid, bedoelde bilge-alarminstallatie.

Artikel 11.4 Reddingsmiddelen en -voorzieningen

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat voor het ondernemen van een reis en gedurende de reis:
a. alle reddingsmiddelen en -voorzieningen steeds in goede staat verkeren en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn, en voor het dagelijks toezicht hierop een of meer scheepsofficieren zijn aangewezen;
b. de uitrusting van de reddings- en hulpverleningsboten steeds in goede staat verkeert en voor onmiddellijk gebruik gereed is, en in die boten geen andere zaken worden opgeborgen dan die welke tot de uitrusting behoren;
c. een gediplomeerd sloepsgast is belast met het bevel over elk groepsreddingsmiddel, en voor elke reddingsboot tevens een plaatsvervanger is aangewezen dan wel, wanneer zulks door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is toegestaan, een persoon met ervaring in de behandeling en bediening van reddingsvlotten is belast met het bevel over elk reddingsvlot;
d. degene die met het bevel over een groepsreddingsmiddel is belast en de plaatsvervanger beschikken over een lijst met namen van de hun toegewezen bemanning van het groepsreddingsmiddel en toezien dat die bemanningsleden hun taken kennen;
e. voor elke reddingsboot, voorzien van een radiotelegrafie-installatie, iemand is aangewezen die deze installatie kan bedienen;
f. voor elke reddingsboot iemand is aangewezen die de motor kan bedienen en kleine herstellingen daaraan kan verrichten;

g. de handboeken voor opleiding ter zake van de reddingsmiddelen en -voorzieningen, bedoeld in artikel 8.3, vierde lid, aan boord zijn;
h. de instructies voor het onderhoud van de reddingsmiddelen en -voorzieningen, bedoeld in artikel 7.16, tweede lid, aan boord zijn en het onderhoud dienovereenkomstig wordt uitgevoerd;
i. de periodieke tests, inspecties en keuringen van de reddingsmiddelen en -voorzieningen worden uitgevoerd overeenkomstig artikel 7.16, vijfde tot en met achtste lid, en artikel 9.6, onder f;
j. het noodradiobaken wordt beproefd met tussenpozen van niet meer dan 12 maanden, waarbij, indien noodzakelijk, de batterij wordt vervangen.

Artikel 11.5 Alarmrol en instructies voor noodgevallen

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat voor het ondernemen van een reis en gedurende de reis wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 8.2, tweede tot en met achtste lid.

Artikel 11.6 Appèls en oefeningen, opleiding en instructie

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan het bepaalde in de artikelen 8.3 en 8.4.

Artikel 11.7 Voorzorgsmaatregelen tegen brand

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat:
a. alle brandontdekkingsmiddelen en -bestrijdingsmiddelen steeds in goede staat en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn;
b. de brandslangen alleen worden gebruikt voor brandblusdoeleinden, voor het testen van de brandblusinrichting of bij oefeningen en inspecties;
c. de brandslangen telkenmale na verloop van ten hoogste zes maanden worden getest;
d. de periodieke controle en tests van draagbare en niet draagbare brandblustoestellen, alsmede van vast aangebrachte brandblusinstallaties met inbegrip van de eventueel bij deze toestellen of installaties behorende gascilinders, geschiedt op door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor te schrijven wijze;
e. de voortstuwingsruimten, andere ruimten voor machines en de kombuizen behoorlijk worden schoongehouden en worden vrijgehouden van olieresten, lekolie, met olie doordrenkt poetskatoen en dergelijke verontreinigingen;
f. voor scheepsgebruik bestemde of tot de scheepsuitrusting behorende, stoffen of onderdelen met brandgevaarlijke eigenschappen zeevast worden opgeborgen op een veilige plaats, verwijderd van ruimten voor machines, kombuizen en plaatsen waar open vuur wordt gebezigd.

Artikel 11.8 Sluiten van waterdichte deuren en andere openingen

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat:
a. de waterdichte deuren gedurende de reis zijn gesloten, tenzij deze uit hoofde van de behoeften van de dienst noodzakelijk geopend moeten blijven, in welk geval maatregelen worden genomen zodat zij te allen tijde onmiddellijk kunnen worden gesloten,

b. patrijspoorten die gedurende de reis niet bereikbaar zijn, voor het vaartuig de haven of rede verlaat behoorlijk met hun blinden zijn gesloten,

c. de deksels en kleppen van stortkokers die niet in gebruik zijn en waarvan de binnenboordsopeningen geheel of gedeeltelijk beneden het werkdek zijn gelegen, behoorlijk zijn gesloten, en

d. de waterdichte deuren en alle daarbij behorende bewegingsinrichtingen en standaanwijzers, alle afsluiters die moeten zijn gesloten om een afdeling waterdicht te maken, benevens alle afsluiters in dwarsscheepse overvloei-inrichtingen gedurende de reis geregeld, ten minste eenmaal per week, worden getest.

Artikel 11.9 Gebruik van beschermende uitrusting

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat de schepelingen bekend zijn met het gebruik van de beschermende uitrusting, bedoeld in artikel 6.3, zesde lid. Hij ziet erop toe dat deze uitrusting in daartoe in aanmerking komende omstandigheden wordt gebruikt.

Artikel 11.10 Elektrische inrichtingen

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat:

a. in vochtige ruimten geen werkzaamheden aan niet geïsoleerde delen van de elektrische installatie worden uitgevoerd, zolang deze onder spanning staan;

b. in ruimten met ontploffingsgevaar geen werkzaamheden geschieden, waarbij vonkvorming kan optreden en dat werkzaamheden aan elektrische installaties met toebehoren slechts plaatsvinden, nadat het desbetreffende gedeelte der installatie spanningsloos is gemaakt;

c. in andere dan onder a en b genoemde ruimten slechts werkzaamheden aan niet geïsoleerde of daarmee gelijk te stellen delen van de elektrische installatie worden uitgevoerd, zonder dat deze spanningsloos zijn gemaakt, indien hiervoor dringende redenen aanwezig zijn voor de veiligheid en bedrijfszekerheid van het vaartuig, mits:

1°. alle zich in de nabijheid bevindende metalen delen doelmatig tegen aanraking zijn afgeschermd,

2°. de metalen delen van het bij de werkzaamheden benodigde gereedschap voorzover mogelijk doelmatig zijn geïsoleerd,

3°. zij die de werkzaamheden uitvoeren, zich op een doelmatig isolerende laag bevinden, en

4°. voorzover dit in verband met de plaats en de omstandigheden nodig is, duidelijk leesbare waarschuwingen zijn aangebracht om te voorkomen dat aan een niet met de werkzaamheden belaste persoon een ongeval overkomt,

d. werkzaamheden in de nabijheid van ongeïsoleerde of daarmee gelijk te stellen delen van de elektrische installatie slechts geschieden, indien deze spanningloos zijn gemaakt, tenzij dit om bedrijfstechnische redenen niet mogelijk is, in welk geval alle maatregelen moeten zijn genomen die een veilig verloop van de arbeid waarborgen,

e. bij voeding van het scheepsnet of een gedeelte daarvan vanaf de wal, geen spanningen, stroomsoorten en bij draaistroom bovendien geen frequenties en volgorden van de fasen worden gebruikt waarvoor de elektrische installatie aan boord niet geschikt is,

f. isolatiefouten in de elektrische installatie zo spoedig mogelijk worden verholpen,

g. de noodkrachtbron en de tijdelijke noodkrachtbron, indien aanwezig, en de automatische inrichtingen van de noodinstallatie wekelijks worden getest, en
h. de noodverlichting maandelijks wordt getest.

Artikel 11.11 Besturing van het vaartuig

1. De schipper van een vaartuig is met betrekking tot de stuurinrichting verplicht ervoor te zorgen dat:
a. binnen 12 uur voor vertrek de stuurinrichting door de bemanning wordt gecontroleerd en getest op de goede werking;
b. bij de testprocedure, bedoeld onder a, voorzover van toepassing, de werking van de volgende onderdelen is inbegrepen:
1°. de hoofdstuurinrichting;
2°. de hulpstuurinrichting;
3°. de afstandsbedieningsystemen;
4°. de besturingsmogelijkheden op de brug;
5°. de noodkrachtvoorziening;
6°. de roerstandaanwijzers, vergeleken met de werkelijke stand van het roer;
7°. de alarmeringen voor het uitvallen van de bekrachtiging van de afstandsbedieningsystemen;
8°. de alarmeringen voor het uitvallen van de krachtwerktuigen van de stuurinrichting;
9°. de automatische voorzieningen waarmee een defect gedeelte van de stuurinrichting buiten bedrijf wordt gesteld en andere automatische uitrusting;
c. bij de onder a bedoelde controles en tests tevens zijn inbegrepen:
1°. het bewegen van het roer over de volle uitslag zoals vereist voor de betreffende stuurinrichting,
2°. een visuele inspectie van de stuurinrichting met de daaraan verbonden systemen, en
3°. de werking van de communicatiemiddelen tussen de brug en de stuurmachinekamer;
d. eenvoudige gebruiksaanwijzingen met een blokdiagram, waarop de overschakelingsprocedures zijn aangegeven voor de afstandsbediening-systemen en de krachtwerktuigen voor de stuurmachine, op de brug en in de stuurmachinekamer permanent zijn opgehangen;
e. alle schepelingen die betrokken zijn bij de behandeling of het onderhoud van de stuurinrichting, vertrouwd zijn met de werking van de stuursystemen en met de procedures om van het ene systeem over te schakelen op het andere;
f. in aanvulling op de geregelde controles en tests, bedoeld onder a, ten minste eenmaal in de drie maanden oefeningen plaatsvinden voor de besturing van het vaartuig in gevallen waarbij een of meer onderdelen van het stuursysteem zijn uitgevallen, teneinde hiermede ervaring op te doen. Bij deze oefeningen dienen te zijn inbegrepen de directe bediening in de stuurmachinekamer, de communicatieprocedure met de brug en, indien toepasselijk, het gebruik van vervangende krachtvoorzieningen, en
g. de onderdelen voor de hulpstuurinrichting voor onmiddellijk gebruik gereed zijn opgeborgen.

2. De schipper van een vaartuig is verplicht zorg te dragen dat in gebieden waar de navigatie bijzondere aandacht vergt, meer dan een krachtwerktuig van de stuurinrichting in bedrijf is, indien dergelijke werktuigen geschikt zijn om de stuurinrichting gelijktijdig te voeden.

3. De schipper van een vaartuig dat is uitgerust met een automatische stuurinrichting, is verplicht zorg te dragen dat:

a. in gebieden met een grote vaardichtheid, bij beperkt zicht en in alle andere voor de navigatie gevaarlijke situaties, waarin gebruik wordt gemaakt van de automatische stuurinrichting, de chef van de wacht onverwijld kan beschikken over de diensten van een bekwame roerganger die op ieder moment de besturing moet kunnen overnemen;

b. het overschakelen van automatische besturing op handbesturing en omgekeerd, geschiedt door of onder toezicht van de chef van de wacht;

c. de handbesturing wordt getest nadat gedurende een langere tijd gebruik is gemaakt van de automatische stuurinrichting en voordat gebieden worden binnengevaren waar de navigatie bijzondere aandacht vergt.

Artikel 11.12 Kompassen

1. De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat de fouten van elk magnetisch kompas eenmaal per jaar worden geverifieerd door een bevoegd persoon, tenzij deze fouten door waarnemingen op zee geregeld worden geverifieerd en zij binnen redelijke grenzen blijven. Bovendien is de schipper verplicht hercompensatie door een bevoegd persoon als boven bedoeld te doen plaatsvinden, telkenmale wanneer zich omstandigheden hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de gevonden fouten.

2. De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat bij elk magnetisch kompas een foutentabel aanwezig is.

Artikel 11.13 Manoeuvreereigenschappen en stopwegen

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat op de brug de nodige gegevens beschikbaar zijn betreffende de manoeuvreereigenschappen en de stopweg bij voor het vaartuig karakteristieke vaarsnelheden en diepgangen.

Artikel 11.14 Richtingzoekers

1. De schipper van een vaartuig dat is uitgerust met een richtingzoeker, is verplicht ervoor te zorgen dat eenmaal per jaar de fouten van de richtingzoeker worden geverifieerd door een bevoegd persoon, tenzij deze fouten door waarnemingen op zee geregeld worden geverifieerd en zij binnen redelijke grenzen blijven. Bovendien is de schipper verplicht verificatie te doen plaatsvinden, telkenmale wanneer in de positie van enige antenne, dan wel van enige constructie aan dek, veranderingen zijn aangebracht die de gevonden fouten van de richtingzoeker merkbaar zouden kunnen beïnvloeden.

2. De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat de grafiek die de correctie aangeeft welke op de afgelezen peiling moet worden toegepast om de ware peiling ten opzichte van de kiellijn te verkrijgen, voor onmiddellijk gebruik bij de richtingzoeker aanwezig is.

Artikel 11.15 Luisterdienst

De schipper van een vaartuig is verplicht luisterdienst te doen houden in overeenstemming met het bepaalde in artikel 9.11.

Artikel 11.16 Elektronische navigatiemiddelen

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat door degenen die als chef van de wacht kunnen optreden, regelmatig wordt geoefend in het gebruik van de elektronische navigatiemiddelen waarmede het vaartuig is uitgerust.

Artikel 11.17 Routering van vaartuigen

De schipper van een vaartuig is verplicht zorg te dragen dat ten aanzien van de routering van het vaartuig het bepaalde in artikel 10.7 in acht wordt genomen.

Artikel 11.18 Dagboeken

1. Naast hetgeen bij of krachtens de bepalingen van het voor Nederland, de Nederlandse Antillen, onderscheidenlijk Aruba geldende Wetboek van Koophandel ten aanzien van het houden van scheeps- en machinedagboeken is voorgeschreven, is de schipper van een vaartuig verplicht in deze dagboeken aantekening te doen houden:

a. van het periodiek te water laten van reddingsboten, hulpverleningsboten en reddingsvlotten van het strijkbare type, alsmede van de toestand waarin deze reddingsmiddelen zich bevinden;

b. van de maandelijkse inspectie van de reddingsmiddelen en de uitrusting van de reddingsboot, alsmede van de toestand waarin de uitrusting zich bevindt;

c. van het testen van de brandslangen;

d. van de controles, tests en oefeningen, bedoeld in artikel 11.11, eerste lid;

e. van de dagelijkse peilingen, bedoeld in artikel 11.3, eerste lid, en van de viermaandelijkse controle, bedoeld in artikel 11.3, tweede lid;

f. van alle appèls, oefeningen «schip verlaten», oefeningen in het blussen van brand, oefeningen met de hulpverleningsboten, opleiding en instructie in het gebruik van de reddingsmiddelen en oefeningen met reddingsvlotten van het strijkbare type, alsmede, wanneer deze niet op de voorgeschreven tijden zijn gehouden, van de redenen waarom dit niet is geschied;

g. in voorkomende gevallen, van de redenen waarom hij, na het waarnemen of het ontvangen van een noodsein, heeft nagelaten de in nood verkerende personen te hulp te komen;

h. aan boord van een vaartuig, uitgerust met een radiotelegrafie-autoalarmtoestel, van de dagelijkse test daarvan;

i. aan boord van een vaartuig, uitgerust met een radiotelegraaf of radiotelefoonstation, dagelijks de staat waarin de reservekrachtbron zich bevindt;

j. aan boord van een vaartuig voorzien van een noodkrachtbron, van een tijdelijke noodkrachtbron en van automatische inrichtingen van de noodinstallatie, van de tests daarvan;

k. aan boord van een vaartuig voorzien van elektrische noodverlichting, van de test daarvan;

l. van de controles en tests, bedoeld in artikel 11.7, onder d;

m. van de controles en tests, bedoeld in artikel 11.8, onder d;

n. van op de afgelopen reis voorgekomen averijen en ongevallen;

o. aan boord van een vaartuig, uitgerust met een VHF-portofoon, van een samenvatting van alle berichtenwisseling betreffende nood-, spoed- en veiligheidsverkeer.

2. De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat door de chefs van de wacht schriftelijk nauwkeurig wordt bijgehouden alles wat nodig is voor een goede invulling van het scheepsdagboek, onderscheidenlijk het machinedagboek.

3. De schipper van een vaartuig is verplicht de laatste data van inspecties, appèls en oefeningen als bedoeld in het eerste lid, onder a, b, c, d, f, j, k en l, bij het in gebruik nemen van een nieuw dagboek uit het vorige dagboek te doen overnemen.

4. De schipper van een vaartuig, binnengekomen in een haven in Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba, is verplicht binnen drie dagen na binnenkomst en in ieder geval voor het vertrek het scheepsdagboek en indien daartoe het verzoek wordt gedaan tevens het machinedagboek ter inzage te doen toekomen aan de betrokken ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, die de ingezonden dagboeken, voorzien van een gedagtekende en ondertekende verklaring, zo spoedig mogelijk na inzage aan de schipper terugzendt.

5. Indien het vaartuig langer dan een jaar buiten een haven als bedoeld in het vierde lid blijft, is de schipper verplicht de scheepsdagboeken van de afgelopen reizen, telkenmale na verloop van ten hoogste een jaar, te zenden aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

6. Indien het vaartuig wordt opgelegd in een haven buiten Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba is de schipper verplicht de scheepsdagboeken binnen acht dagen te zenden aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

7. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan afwijking toestaan van het bepaalde in het vierde lid, al dan niet onder bepaalde voorwaarden, in verband met de korte duur van de reis of op grond van bijzondere omstandigheden.

Artikel 11.19 Loodsladders

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat:

a. de loodsladder schoon en in goede staat wordt gehouden en alleen wordt gebruikt voor het aan boord nemen of ontschepen van loodsen, alsmede van havenautoriteiten bij aankomst in of vertrek uit een haven;

b. de loodsladder op een zodanige plaats buiten boord wordt opgehangen dat de ladder vrij hangt van spuipijpen van het vaartuig, dat elke trede stevig tegen de scheepshuid rust, dat deze zo ver mogelijk is verwijderd van de terugwijkende gedeelten van de scheepshuid en dat de loods op een veilige en gemakkelijke wijze het vaartuig kan betreden nadat hij niet minder dan 1,50 m en niet meer dan 9 m heeft geklommen. Indien de afstand van het wateroppervlak tot aan de inschepingsplaats meer dan 9 m bedraagt, dient toegang tot het vaartuig te worden verkregen door middel van een valreep of op een andere even veilige en gemakkelijke wijze;

c. twee handleiders, stevig aan het vaartuig bevestigd, met een omtrek van niet minder dan 65 mm en een lijflijn voor gebruik gereed worden gehouden;

d. voorzieningen aanwezig zijn teneinde de loods in staat te stellen op veilige en gemakkelijke wijze over te stappen vanaf het boveneinde van de loodsladder op of in het vaartuig of op de valreep of ander middel en omgekeerd. Indien het overstappen plaatsvindt door een opening in het hekwerk of de verschansing, dienen doelmatige handgrepen te zijn aangebracht. Indien het overstappen geschiedt door middel van een verschansingtrap,

dient deze stevig te zijn bevestigd aan de verschansing of aan het platform en dienen twee rechtopstaande houvasten te zijn aangebracht bij de plaats van het aan boord komen of van boord gaan. De onderlinge afstand tussen deze houvasten mag niet minder dan 0,70 m en niet meer dan 0,80 m bedragen. Elke houvast dient aan of nabij de onderzijde, alsmede op een hoger gelegen punt, stevig aan het vaartuig te zijn bevestigd; de diameter dient niet minder te zijn dan 40 mm en de lengte dient zodanig te zijn dat de houvast ten minste 1,20 m boven de verschansing uitsteekt;

e. des nachts een zodanige verlichting aanwezig is dat zowel de loodsladder buitenboord als de plaats waar de loods aan boord komt, voldoende verlicht zijn. Een reddingsboei, voorzien van een zelfontbrandend licht, moet ter plaatse voor direct gebruik bij de hand worden gehouden. Een hieuwlijn moet voor direct gebruik beschikbaar zijn;

f. voorzieningen zijn getroffen om de loodsladder aan beide zijden van het vaartuig te kunnen gebruiken;

g. het optuigen van de ladder en het aan boord nemen of ontschepen van een loods geschiedt onder toezicht van een verantwoordelijk scheepsofficier;

h. indien van een mechanische loodsladder gebruik wordt gemaakt, een loodsladder aan dek in de onmiddellijke nabijheid voor direct gebruik beschikbaar is.

Artikel 11.20 Verplichte boekwerken

De schipper van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat aan boord aanwezig zijn:
a. de Schepenwet,
b. Dit besluit en de daarop berustende ministeriële regelingen,
c. de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, en
d. alle elders in dit besluit voorgeschreven publicaties en boekwerken.

§ 2. Verplichtingen van de eigenaar

Artikel 11.21 Onderzoek van de romp aan de buitenzijde en herstellingen

1. De eigenaar van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat de romp van het vaartuig overeenkomstig het bepaalde in artikel 1.12, tweede lid, onder a, aan de buitenzijde wordt onderzocht.

2. De eigenaar van een vaartuig is verplicht het Hoofd van de Scheepvaartinspectie tijdig in kennis te stellen van het voornemen tot een onderzoek van de romp aan de buitenzijde en van herstellingen aan het vaartuig of aan de werktuigen.

Artikel 11.22 Het verschaffen van de nodige middelen

De eigenaar van een vaartuig is verplicht aan de schipper de middelen te verschaffen die deze behoeft teneinde te kunnen voldoen aan het bepaalde in dit besluit.

Artikel 11.23 Veiligheid en gezondheid van de bemanning

1. De eigenaar van een vaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat de veiligheid en gezondheid van de bemanning niet in gevaar wordt gebracht, in het bijzonder door voorzienbare weersomstandigheden.

2. De eigenaar van een vaartuig is verplicht te zorgen voor het technische onderhoud, zodat de constructie, inrichting en uitrusting van het vaartuig aan de voorschriften van dit besluit voldoen en blijven voldoen. De eigenaar ziet er op toe dat geconstateerde gebreken die de veiligheid en gezondheid van de bemanning in gevaar kunnen brengen, zo snel mogelijk worden verholpen.

3. De in het eerste en tweede lid genoemde verplichtingen van de eigenaar laten de verplichtingen van de schipper onverlet.

Artikel 11.24 Plaatsing aan boord van niet voorgeschreven uitrusting

1. De eigenaar van een vissersvaartuig stelt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ervan op de hoogte indien het vaartuig wordt uitgerust met niet in dit besluit voorgeschreven reddingsmiddelen, veiligheidsmiddelen, hulpmiddelen voor plaatsbepaling en ter voorkoming van aanvaring en radio-inrichtingen.
2. Voorzover het middelen of inrichtingen betreft die in dit besluit met name worden genoemd, voldoen zij aan alle daarvoor in dit besluit omschreven eisen en verkeren zij in deugdelijke toestand. Voorzover zij niet met name worden genoemd in dit besluit, dienen zij naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor het doel geschikt te zijn en in deugdelijke staat te verkeren.

HOOFDSTUK 12 VOORSCHRIFTEN VOOR VISSERVAARTUIGEN KLEINER DAN 24 M

(gereserveerd)

HOOFDSTUK 13 STRAF-, OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

§ 1. Strafbepaling

Artikel 13.1 Strafbepaling

Overtreding van de artikelen 11.4, 11.6, 11.7, 11.8, 11.18, vierde, vijfde en zesde lid, 11.21, 11.22, 11.23 en 11.24 is een strafbaar feit.

§ 2. Overgangsbepalingen

Artikel 13.2 Ministeriële regelingen

1. Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling signalering reddingmiddelen en vluchtwegen aan boord van vissersvaartuigen op artikel 5.13, vijfde lid, van dit besluit.
2. Na de inwerkingtreding van dit besluit berusten de Regeling wachtalarminstallatie en de Regeling wachtalarminstallatie voor de Nederlandse Antillen op artikel 6.14, zevende lid, van dit besluit.

3. Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling medische uitrusting aan boord van vissersvaartuigen op de artikelen 6.5, eerste lid, 6.11 en 6.14 en de artikelen 7.17, achtste lid, 20°, 7.20, vijfde lid, onderdeel a, 8° en 7.23, tweede lid, onderdeel b, 9°, van dit besluit.

4. Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling geluidsniveaus aan boord van vissersvaartuigen op artikel 6.15, vijfde lid, van dit besluit.

§ 3. Slotbepalingen

Artikel 13.3 Intrekking Vissersvaartuigenbesluit

1. Het Vissersvaartuigenbesluit[1] wordt ingetrokken.
2. In afwijking van het eerste lid blijven ten aanzien van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 m de bepalingen van het Vissersvaartuigenbesluit zoals deze voor die vaartuigen golden voor de inwerkingtreding van dit besluit, van toepassing.

Artikel 13.4 Inwerkingtreding

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.
2. In afwijking van het eerste lid treedt het bepaalde in artikel 6.14, zesde lid, en artikel 6.15, eerste lid, tweede volzin, en vierde lid, voor vissersvaartuigen, gebouwd voor 23 november 1995, met ingang van 23 november 2002 in werking.

Artikel 13.5 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Vissersvaartuigenbesluit 2002.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de bijlage en de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 11 januari 2002

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *negentiende* februari 2002

De Minister van Justitie,
A.H. Korthals

[1] Stb. 1989, 354

BIJLAGE

Certificaat no.:

CERTIFICAAT VAN OVEREENSTEMMING

Dit Certificaat van Overeenstemming dient te worden aangevuld met een inventaris van uitrusting.

uitgereikt krachtens de bepalingen van het Vissersvaartuigenbesluit 2002

voor een nieuw/bestaand[1] **vissersvaartuig** ten bewijze van de overeenstemming van het hierna genoemde vaartuig met de voorschriften van Richtlijn 97/70/EG van de Raad betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m. of meer bedraagt.

namens de regering van Nederland door Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Naam van het vaartuig	Onderscheidings-nummer of -letters	Haven van registratie	Lengte[2]

Datum van het bouwcontract of datum van het contract voor een ingrijpende verbouwing[3]:

. . . .

Datum waarop de kiel werd gelegd of het vaartuig zich ineen soortgelijk stadium van bouw bevond[3]:

. . . .

Datum van oplevering of voltooiing van een ingrijpende verbouwing[3]:

. . . .

[1] Doorhalen wat niet van toepassing is, afhankelijk van de omschrijvingen van artikel 2, punten 2 en 3, van de richtlijn.
[2] De lenge zoals omschreven in artikel 2, punt 6, van de richtlijn.
[3] Overeenkomstig de omschrijving van artikel 2, punt 2, van de richtlijn.

Eerste onderzoek

HIERMEDE WORDT VERKLAARD:

1. dat het schip is onderzocht overeenkomstig voorschrift I/6 paragraaf 1, onder a), van de bijlage bij het Protocol van Torremolinos van 1993;

2. dat het onderzoek heeft aangetoond dat:

1. het schip volledig voldoet aan de eisen van Richtlijn 97/70/EG , en

2. de maximaal voor dit vaartuig toelaatbare diepgang tijdens de reis onder elke bedrijfsomstandigheid is opgenomen in het goedgekeurde stabiliteitsboekje van . . . . ;

3. dat geen/[1] certificaat van vrijstelling is uitgereikt.

Dit certificaat is geldig tot . . . . . . , behoudens de periodieke onderzoeken overeenkomstig voorschrift I/6, paragraaf 1, onder b), punten ii) en iii) en onder c).

Uitgereikt te Rotterdam, op . . . .

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

. . . .
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Ondergetekende verklaart dat hij door de betrokken lidstaat naar behoren is gemachtigd om dit certificaat uit te reiken.

. . . .
(Handtekening)

[1] Doorhalen wat niet van toepassing is.

Aantekening ter verlenging van de geldigheid van het certificaat ingeval voorschrift I/11, paragraaf 1, van toepassing is (maximaal 1 jaar)

Dit certificaat blijft overeenkomstig voorschrift I/11, paragraaf 1, geldig tot ....

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Aantekening ter verlenging van de geldigheid van het certificaat tot het bereiken van de haven van controle ingeval voorschrift I/11, paragraaf 2, of voorschrift I/11, paragraaf 4, (maximaal vijf maanden of maximaal één maand) van toepassing is.

Dit certificaat blijft overeenkomstig voorschrift I/11, paragraaf 2 (voorschrift I/11, paragraaf 4)[1], geldig tot ....

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

[1] Doorhalen wat niet van toepassing is.

Aantekeningen betreffende de periodieke onderzoeken

Onderzoek uitrusting

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat het vaartuig bij een onderzoek zoals vereist bij voorschrift I/6 paragraaf 1, onder b) punt ii), in overeenstemming met de relevante bepalingen bleek.

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Onderzoek radioapparatuur/medische uitrusting/constructie en machine-installatie

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat het vaartuig bij een onderzoek zoals vereist bij voorschrift I/6, paragraaf 1, onder b), punt iii) in overeenstemming met de relevante bepalingen bleek.

Eerste periodieke onderzoek van de radioapparatuur:

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Eerste periodieke onderzoek van de medische uitrusting:

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Eerste periodieke onderzoek van de constructie en machine-installatie:

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitrei-kende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Tweede periodieke onderzoek van de radioapparatuur:

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Tweede periodieke onderzoek van de medische uitrusting:

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Tweede periodieke onderzoek van de constructie en machine-installatie:

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de
uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitrei-
kende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Derde periodieke onderzoek van de radioapparatuur:

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Derde periodieke onderzoek van de medische uitrusting:

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Derde periodieke onderzoek van de constructie en machine-installatie:

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats:..............................

Datum:..............................

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Certificaat no.:

CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING

uitgereikt krachtens de bepalingen van het Vissersvaartuigenbesluit 2002

. . . .
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

NEDERLAND

voor een nieuw/bestaand[1] vissersvaartuig ten bewijze van de overeenstemming van het hierna genoemde vaartuig met de voorschriften van Richtlijn 97/70/EG van de Raad betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt.

namens de Regering van Nederland

het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Kenmerken van het vaartuig

Naam van het vaartuig	Onderscheidings-nummer of -letters	Haven van registratie	Lengte[2]

[1] Doorhalen wat niet van toepassing is, afhankelijk van de omschrijving van artikel 2, punten 2 en 3.
[2] De lengte zoals omschreven in artikel 2, punt 6.

HIERMEDE WORDT VERKLAARD

dat het vaartuig, onder de bevoegdheid, verleend bij voorschrift ....

vrijgesteld is van de bepalingen van ....

Eventuele voorwaarden die aan de afgifte van het certificaat van vrijstelling zijn verbonden:

....
....
....

Dit certificaat is geldig tot ...... op voorwaarde dat het certificaat van overeenstemming, waaraan dit certificaat is gehecht, nog geldig is.

Uitgereikt te Rotterdam, op ....

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Ondergetekende verklaart dat hij door de betrokken lidstaat naar behoren is gemachtigd om dit certificaat uit te reiken.

....
(Handtekening)

Aantekening ter verlenging van de geldigheid van het certificaat ingeval voorschrift I/11, paragraaf 1, van toepassing is (maximaal 1 jaar)

Dit certificaat blijft overeenkomstig voorschrift I/11, paragraaf 1, geldig tot ....

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

Aantekening ter verlenging van de geldigheid van het certificaat tot het bereiken van de haven van controle ingeval voorschrift I/11, paragraaf 2, of voorschrift I/11, paragraaf 4 (maximaal 5 maanden of 1 maand) van toepassing is

Dit certificaat blijft overeenkomstig voorschrift I/11, paragraaf 2, voorschrift I/11 / voorschrift I/11, paragraaf 4[1], geldig tot ....

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

Getekend: ....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Plaats: ....

Datum: ....

[1] Doorhalen van niet van toepassing is.

INVENTARIS VAN UITRUSTING
bij het certificaat van overeenstemming

Deze inventaris dient permanent aan het certificaat van overeenstemming te worden gehecht.

Inventaris van uitrusting in verband met de overeenstemming met Richtlijn 97/70/EG van de Raad betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt

1. Kenmerken van het vaartuig

Naam van het vaartuig	Onderscheidingsnummer of -letters	Haven van registratie	Lengte[1]

[1] De lengte zoals omschreven in artikel 2 punt 6.

2. Bijzonderheden omtrent de reddingsmiddelen

1. Totaal aantal personen waarvoor reddingsmiddelen beschikbaar zijn

	Bakboord	Stuurboord
2. Totaal aantal reddingsboten		
2.1. Totaal aantal personen waaraan deze plaats bieden		
2.2. Aantal gedeeltelijk overdekte reddingsboten (voorschrift VII/18)		
2.3. Aantal geheel overdekte reddingsboten (voorschrift VII/19		
3. Aantal hulpverleningsboten		
3.1. Aantal boten dat is opgenomen in bovenstaand aantal reddingsboten		
4. Reddingsvlotten		
4.1. Reddingsvlotten waarvoor goedgekeurde inrichtingen voor het te water laten nodig zijn		
4.1.1. Aantal reddingsvlotten		
4.1.2. Aantal personen waaraan deze plaats bieden		
4.2. Reddingsvlotten waarvoor geen goedgekeurde inrichtingen voor het te water laten nodig zijn		
4.2.1. Aantal reddingsvlotten		
4.2.2. Aantal personen waaraan deze plaats bieden		
5. Aantal reddingsboeien		
6. Aantal reddingsgordels		
7. Overlevingspakken		
7.1. Totaal aantal		
7.2. Aantal overlevingspakken dat voldoet aan de eisen voor overlevingspakken		
8. Aantal thermische beschermingsmiddelen[2]		

[2] Behalve die welke op grond van voorschrift VII/18, § 8, punt xxi), en voorschrift VII/20, § 5, onder a), punt xxiv), zijn vereist.

9. Radiotoestellen voor reddingsmiddelen
9.1. Aantal radar-transponders
9.2. Aantal voor zenden en ontvangen geschikte VHF-radiotoestellen

3. Bijzonderheden omtrent de radiovoorzieningen

Toestel	Aanwezige voorziening
1. Primaire systemen	
1.1. VHF-radio-installatie	
1.1.1. DSC-encoder	
1.1.2. DSC-luisterwachtontvanger	
1.1.3. Radiotelefonie	
1.2. MF-radio-installatie	
1.2.1. DSC-encoder	
1.2.2. DSC-luisterwachtontvanger	
1.2.3. Radiotelefonie	
1.3. MF/HF-radio-installatie	
1.3.1. DSC-encoder	
1.3.2. DSC-luisterwachtontvanger	
1.3.3. Radiotelefonie	
1.3.4. Direct-printing radiotelegrafie	
1.4. INMARSAT-scheepsgrondstation	
2. Secundaire noodalarmeringsystemen	
3. Voorzieningen voor de ontvangst van informatie over de veiligheid op zee	
3.1. NAVTEX-ontvanger	
3.2. EGC-ontvanger	
3.3. HF-direct printing radiotelegrafieontvanger	
4. Satelliet EPIRB	
4.1. Cospas-Sarsat	
4.2. INMARSAT	
5. VHF EPIRB	
6. Radartransponder	
7. Luisterwachtontvanger voor de radiotelefonienoodfrequentie 2182 kHz[1]	

[1] Tenzij een andere datum wordt vastgesteld door de maritieme veiligheidscommissie van de Organisatie, hoeft dit punt niet te worden opgenomen in de inventarislijst bij na 1 februari 1999 uitgereikte certificaten.

4. Toegepaste methoden om de beschikbaarheid van de radiovoorzieningen te garanderen

4.1. Verdubbeling van de apparatuur:
4.2. Onderhoud door walorganisatie:
4.3. Onderhoudsmogelijkheden op zee:

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat deze inventaris van uitrusting in alle opzichten juist is.

Uitgereikt te Rotterdam, op ....

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie

....
(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

Ondergetekende verklaart dat hij door de betrokken lidstaat naar behoren is gemachtigd om dit certificaat uit te reiken.

....
(Handtekening)

NOTA VAN TOELICHTING

I. ALGEMEEN

§ 1. Inleiding

Onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van de Verenigde Naties kwam op 2 april 1977 te Torremolinos het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen, met Bijlage (Trb. 1980, 139; hierna: het Verdrag van Torremolinos) tot stand. Het verdrag was bedoeld als tegenhanger van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlagen (Trb. 1976, 157; het SOLAS-verdrag), dat de technische eisen bevat voor vrachtschepen en passagiersschepen en waarbij meer dan 150 landen bij zijn aangesloten. Het Verdrag van Torremolinos was van toepassing op vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer en bevatte gedetailleerde voorschriften voor de constructie en de uitrusting van nieuwe en bestaande zeegaande vaartuigen. Nederland is op 24 november 1989 toegetreden tot het verdrag (zie Kamerstukken I/II 1988/89, 21 044 (R1364)). Ter uitvoering van het verdrag is in 1989 op basis van de Schepenwet het Vissersvaartuigenbesluit tot stand gebracht. Op dat besluit waren enige tientallen zogeheten Bekendmakingen aan de zeevisvaart gebaseerd, vastgesteld door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, die een nadere invulling van de voorschriften van het besluit bevatten. Het besluit en de bekendmakingen tezamen bevatten een omzetting van het verdrag in nationale regelgeving en voegden daar bovendien nog diverse nationale voorschriften, die niet waren gebaseerd op internationale verdragen, aan toe om het veiligheidsniveau van vissersvaartuigen nog verder te verhogen.

De technische eisen van het verdrag bleken echter voor de vissersvloten van veel landen te zwaar. Als gevolg daarvan traden niet genoeg landen tot het verdrag toe en is het nooit in werking getreden. Op 2 april 1993 kwam daarom te Torremolinos een Protocol, met bijlage, tot stand (Trb. 2001, 168), dat wijzigingen bevatte van de technische bijlagen bij het oorspronkelijke verdrag. Het Protocol is van toepassing op nieuwe zeegaande vissersvaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en bevat een verlichting van een aantal technische voorschriften uit het oorspronkelijke verdrag; sommige bepalingen gelden ook voor bestaande vissersvaartuigen. Ook het Protocol is echter als gevolg van een te gering aantal toetredende landen niet in werking getreden.

Om in de leemte met betrekking tot internationale veiligheidseisen voor vissersvaartuigen te voorzien heeft de Raad van de Europese Unie op 11 december 1997 richtlijn nr. 97/70/EG betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt (PbEG L 1998, 34) vastgesteld. Nadien is die richtlijn gewijzigd bij richtlijn nr. 1999/19/EG van de Commissie van de Europese Gemeenschap van 18 maart 1999 (PbEG L 83) tot wijziging van Richtlijn 97/70/EG betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt.

De richtlijn is van toepassing op nieuwe en, voorzover deze onder de bijlage bij het Protocol van Torremolinos vallen, bestaande zeegaande vissersvaartuigen met een lengte van

24 m of meer. De richtlijn is een harmonisatierichtlijn, afwijkende of aanvullende regels zijn niet toegestaan. De richtlijn bepaalt dat nieuwe vissersvaartuigen met ingang van 1 januari 1999 moeten voldoen aan het Protocol van Torremolinos. Bestaande vissersvaartuigen moeten uiterlijk op 1 juli 1999 voldoen aan de relevante voorschriften van het Protocol. Bij de richtlijn behoren vijf bijlagen:

• *bijlage I* bevat enkele algemene afwijkingen van de bijlage bij het Protocol, die gelden voor alle vaartuigen waarop de richtlijn van toepassing is,

• in *bijlage II* worden voor nieuwe vaartuigen met een lengte van ten minste 24 meter enkele wijzigingen aangebracht in de hoofdstukken IV, V, VII en IX van het Protocol,

• *bijlage III* bevat voorschriften voor vissersvaartuigen die in specifieke vaargebieden dienst doen,

• in *bijlage IV* worden enkele specifieke veiligheidsvoorschriften toegevoegd aan de hoofdstukken II tot en met V van de bijlage bij het Protocol, en

• *bijlage V* bevat de modellen voor de certificaten waarvan de vissersvaartuigen dienen te zijn voorzien.

De richtlijn is niet alleen van toepassing op vissersvaartuigen die de vlag van een lidstaat van de Europese Gemeenschap voeren, maar ook op schepen onder de vlag van een derde staat die dienst doen in de territoriale wateren of de binnenwateren van de lidstaten of die hun vangst in een van de havens van de lidstaten aan land brengen. Die schepen dienen voorzien te zijn van een verklaring van de overheid van hun vlaggenstaat dat zij voldoen aan de eisen van de richtlijn. De Schepenwet, waarop dit nieuwe Vissersvaartuigenbesluit is gebaseerd, biedt echter niet de mogelijkheid om eisen te stellen aan buitenlandse schepen. Om ook op dat punt aan de richtlijn te kunnen voldoen zal een afzonderlijke wettelijke voorziening tot stand moeten worden gebracht.

De Schepenwet, waarop dit besluit berust, is een rijkswet. Dit besluit, dat ten opzichte van het vorige Vissersvaartuigenbesluit op diverse punten een verlichting van de technische eisen bevat, geldt derhalve ook voor de Nederlandse Antillen en Aruba. Op grond van het derde lid van artikel 299 (227 oud) van het EG-verdrag geldt de richtlijn echter niet voor die landen. De bepalingen die door de richtlijn worden toegevoegd aan het Protocol zijn daarom alleen van toepassing op vaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren of hun vangst aan land brengen in Nederlandse havens, zie de artikelen 2.19, 3.9, 4.1, 4.13, tiende lid, 4.16, derde lid, 4.17, tweede lid, laatste volzin, 5.22, zevende lid, 5.27a, 5.35, eerste en achtste lid, 5.40, eerste en zesde lid, en 7.1.

§ 2. Opzet van dit besluit

Artikel 3, eerste lid, van de richtlijn bepaalt dat de lidstaten erop moeten toezien dat vissersvaartuigen die onder de vlag van hun land varen, voldoen aan de bepalingen van de bijlage bij het Protocol van Torremolinos, tenzij in bijlage I bij de richtlijn anders is bepaald. Zoals gezegd bevat het Protocol geen zelfstandig te lezen tekst, maar is het opgezet als een wijziging van het Verdrag van Torremolinos. De tekst van het Protocol en de tekst van het Verdrag zoals dit luidt met inbegrip van de wijzigingen die het Protocol daarin heeft aangebracht, zijn echter niet gepubliceerd in het Publicatieblad van de EG. Evenmin bestaat er een authentieke integrale tekst van het verdrag, noch in het Engels of Frans, noch in het Nederlands. Als gevolg daarvan kan in dit besluit niet worden volstaan met enkele algemene verwijzingen, maar diende de tekst geheel uitgeschreven te worden.

Dit besluit is gebaseerd op een vertaling van het Verdrag van Torremolinos zoals dat luidt na de wijzigingen die het Protocol van Torremolinos daarin heeft aangebracht.

Voorts zijn de wijzigingen die de richtlijnen nrs. 97/70/EG en 1999/19/EG in het Verdrag aanbrengen, erin opgenomen, evenals de voorschriften van twee oudere richtlijnen betreffende vissersvaartuigen, die waren verwerkt in het ingetrokken Vissersvaartuigenbesluit, te weten:

- richtlijn nr. 92/29/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een beter medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEG L 113), en
- richtlijn nr. 93/103/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen (Dertiende bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG) (PbEG L 307).

§ 3. Enkele kanttekeningen bij de vertaling

In de Engelse tekst van het verdrag komt op veel plaatsen de term «to the satisfaction of the Administration» voor. Het Comité, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de richtlijn heeft een overzicht gemaakt van de plaatsen waar deze zogeheten «vague expression» in het Protocol voorkomt en zal voor in aanmerking komende plaatsen een nadere invulling voor die term voorstellen. De nadere invulling van de nog resterende «vague expressions» is aan iedere lidstaat afzonderlijk. Indien zo'n nadere invulling heeft plaatsgehad, of indien het een onderwerp betreft waarvoor onder het oude Vissersvaartuigenbesluit al een invulling was gegeven in de vorm van een Bekendmaking aan de Zeevisvaart, is die term vertaald door in het desbetreffende artikel te bepalen dat over het onderwerp bij ministeriële regeling nadere regels kunnen worden gesteld. In andere gevallen, waarbij het veelal gaat om situaties die per schip verschillen omdat ze afhankelijk zijn van het individuele ontwerp ervan, is de term vertaald met, afhankelijk van de zinsconstructie, «ten genoegen van» of «naar het oordeel van» het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Krachtens artikel 6, eerste lid, van de Schepenwet worden certificaten voor schepen door hem afgegeven, en op grond van artikel 5, tweede lid, van de Schepenwet is hij bevoegd om in bijzondere gevallen voor een individueel schip ontheffing te verlenen van de eisen waaraan een schip moet voldoen ter verkrijging van een certificaat, zo nodig onder het geven van voorschriften en beperkingen. Het ligt daarom voor de hand om de bevoegdheid om in een individueel geval te beslissen eveneens bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te leggen. Waar mogelijk zal aan die bevoegdheid invulling worden gegeven door bekendmaking van beleidsregels.

In de praktijk wordt doorgaans gebruik gemaakt van een uitgave van de IMO waarin het Protocol van Torremolinos en de geconsolideerde tekst van het Verdrag zijn opgenomen. Om de toegankelijkheid van het besluit voor de gebruikers zo groot mogelijk te maken is in de vormgeving van het besluit zo veel mogelijk aangesloten bij de tekst van het verdrag. De nummering van de artikelen en de indeling daarvan komen, met uitzondering van die van de hoofdstukken 1, 6, 11, 12 en 13, overeen met die van het Verdrag. Toevoegingen op grond van de richtlijnen zijn in aparte artikelleden ondergebracht, tenzij de richtlijn zelf anders voorschrijft. Als gevolg daarvan wijkt de vormgeving van het besluit af van de aanwijzingen voor de regelgeving. Aanpassing aan die aanwijzingen zou met zich meebrengen dat de tekst van het verdrag ingrijpend bewerkt zou moeten worden. De toegankelijkheid van het besluit voor de gebruikers zou aanzienlijk worden verminderd doordat de volgorde en de indeling van de artikelen sterk zouden gaan afwijken van die

van het Verdrag. Bovendien is het niet ondenkbaar dat door de bewerking verschillen zouden gaan ontstaan met de richtlijn, die immers uitgaat van strikte toepassing van het Protocol. Beide gevolgen worden onwenselijk geacht, en daarom is ervoor gekozen om de tekst van het Protocol zo nauwkeurig mogelijk te volgen.

II ARTIKELEN

Hoofdstuk 1 Algemene voorzieningen

Dit hoofdstuk bevat de algemene voorschriften ten aanzien van certificering en onderzoeken van vissersvaartuigen en de daarmee samenhangende verplichtingen, een en ander op basis van de richtlijn en het Protocol. Volgens voorschrift 3 van hoofdstuk I van het Protocol kan de overheid uitzonderingen op de regels van het Protocol toestaan voor vaartuigen waarbij nieuwe technologieën worden toegepast, mits de IMO van zo'n uitzondering op de hoogte wordt gesteld. Omdat artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet een algemene bevoegdheid tot het verlenen van vrijstelling bevat, is die bepaling niet meer uitdrukkelijk in hoofdstuk 1 opgenomen.

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

De begripsomschrijvingen zijn overgenomen uit de richtlijn. Dat geldt ook voor de datum van 1 januari 1999 in de omschrijving van «nieuw vissersvaartuig». Gezien de datum van inwerkingtreding van het besluit, te weten de dag na de datum van de bekendmaking in het Staatsblad, betekent dat, strikt genomen, dat het besluit ten aanzien van nieuwe vaartuigen terugwerkende kracht heeft. Vaartuigen die zijn gebouwd op of na 1 januari 1999 maar voor de inwerkingtreding van dit besluit, dienden echter nog te voldoen aan het oude Vissersvaartuigenbesluit. Dat besluit in combinatie met de daarop gebaseerde Bekendmakingen aan de zeevisvaart, bevatte, zoals gezegd, zwaardere eisen dan het oorspronkelijke Verdrag van Torremolinos. Als gevolg daarvan voldoen alle Nederlandse vissersvaartuigen reeds ruimschoots aan de eisen van de richtlijn en is er geen sprake van het met terugwerkende kracht opleggen van zwaardere eisen. Bovendien is de visserijsector reeds enkele jaren op de hoogte van de nieuwe veiligheidsvoorschriften en heeft zij in publicaties voor de leden aandacht daaraan besteed. Zij is voorts betrokken geweest zowel bij de totstandkoming van de richtlijn als bij de voorbereiding van dit besluit.

Het begrip «pleziervaartuig» is niet omschreven. In de Schepenwet (artikel 2, eerste lid, onder d) wordt deze aanduiding reeds gebruikt zonder omschrijving. Een omschrijving in dit besluit zou tot een verschil in betekenis kunnen leiden bij de toepassing van de wet en van het op die wet gebaseerde besluit en is om die reden achterwege gelaten.

In het vervallen Vissersvaartuigenbesluit werd de gezagvoerder aan boord nog aangeduid als de kapitein. Op uitdrukkelijk verzoek van de sector is in dit besluit aangesloten bij hetgeen in de praktijk gebruikelijk is en is de term «schipper» gebruikt. De wettelijke verplichtingen van de kapitein berusten dus op de schipper.

In de Nederlandse scheepvaartwetgeving worden erkende organisaties (zie artikel 2, achtste lid, van de richtlijn) aangeduid als klassebureaus (onderdeel g).

Artikel 1.2 Reikwijdte

Dit besluit is van toepassing op nieuwe en, voorzover daarnaar in de afzonderlijke bepalingen uitdrukkelijk wordt verwezen, op bestaande vissersvaartuigen. Voor bestaande vaartuigen gelden overigens de voorschriften die van toepassing waren ten tijde van de bouw van het vaartuig.

Onderzoeks- en opleidingsvaartuigen worden in dit besluit niet meer expliciet uitgezonderd van de toepassing van het besluit. Voor deze vaartuigen geldt de op het Schepenbesluit 1965 gebaseerde Regeling SPS-Code Schepenbesluit 1965 (Stcrt. 1998, 81).

Artikel 1.3 Gelijkwaardige voorzieningen

Artikel 1.3 betreft een maatregel als bedoeld in artikel 4, derde lid, van de richtlijn en voorschrift I/4, paragraaf 1, van het Protocol. De voorzieningen moeten een veiligheidsniveau bieden dat gelijkwaardig is aan het niveau dat wordt bereikt met de voorgeschreven voorzieningen.

Artikel 1.4 Goedkeuring

Goedkeuring van materialen, uitrusting en dergelijke geschiedt in beginsel door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Een goedkeuring overeenkomstig de Nederlandse Wet scheepsuitrusting geldt als een goedkeuring door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 1.5 Wederzijdse erkenning

Materialen en uitrusting en dergelijke, die zijn goedgekeurd in een andere lidstaat van de Europese Unie of in een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte zijn eveneens toegelaten voor de toepassing op vissersvaartuigen onder dit besluit.

Artikel 1.6 Voorschriften voor bepaalde vaargebieden

Op grond van artikel 4, eerste lid, van de richtlijn kunnen lidstaten, indien daaraan behoefte bestaat, specifieke veiligheidsmaatregelen nemen voor vissersvaartuigen in door de lidstaten vast te stellen vaargebieden. Bijlage III van de richtlijn bevat specifieke veiligheidsmaatregelen voor vaartuigen in het noordelijk en het zuidelijk vaargebied, die zullen worden opgenomen in een regeling krachtens dit artikel.

Artikel 1.7 Klassebureaus

Ingevolge artikel 5 van de richtlijn (artikel 1.2 van dit besluit) gelden voor bestaande vissersvaartuigen de voorschriften die van kracht waren ten tijde van de bouw, als vastgesteld door een klassebureau of door de overheid.

Onder hoofdmachines en hulpwerktuigen als bedoeld in het tweede lid worden ook verstaan de stoom- en damptoestellen waarvoor in artikel 13 van het oude Vissersvaartuigenbesluit nog een aparte bepaling was opgenomen.

Artikel 1.8 Certificaat van overeenstemming

Artikel 6 van de richtlijn en voorschrift I/7 van het Protocol schrijven voor dat vissersvaartuigen voorzien dienen te zijn van een certificaat van overeenstemming (international fishing vessel safety certificate). Ingevolge artikel 3, eerste lid, van de Schepenwet is het verboden een reis te ondernemen tenzij de voor het schip benodigde certificaten zijn afgegeven, die nog geldig dienen te zijn op het tijdstip van vertrek. Artikel 3a, eerste lid, van de Schepenwet bepaalt dat een certificaat alleen wordt afgegeven als een schip en de bedrijfsvoering over het schip zowel aan boord als aan de wal, voldoen aan de eisen, daartoe bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur gesteld. Ingevolge artikel 6 van de Schepenwet worden certificaten afgegeven door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 1.9 Certificaat van vrijstelling

Ingevolge voorschrift I/3, eerste en derde lid, van het Protocol kan alleen vrijstelling worden verleend voor vaartuigen die zijn uitgerust met een nieuw type voorziening (features of a novel kind) of voor vaartuigen die uitsluitend op een beperkte afstand van de kust dienst doen. Artikel 4, derde lid, van de richtlijn bepaalt dat lidstaten die vrijstellingen willen verlenen, aan de Commissie kennis dienen te geven van de voorgenomen maatregel. De Commissie kan daarna binnen zes maanden te kennen geven dat naar haar mening de voorgenomen maatregel niet gerechtvaardigd is. De definitieve maatregel dient in de nationale wetgeving te worden opgenomen en dient te gelden voor alle vissersvaartuigen die onder dezelfde gespecificeerde voorwaarden dienst doen, zonder discriminatie op grond van de vlag waaronder zij varen of de nationaliteit van de exploitant.

Evenals het certificaat van overeenstemming wordt het certificaat van vrijstelling ingevolge artikel 6 van de Schepenwet afgegeven door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 1.10 Geldigheidsduur van certificaten

De maximum geldigheidsduur van het certificaat wordt voorgeschreven in artikel 6, tweede lid, van de richtlijn en voorschrift I/11, eerste lid, van het Protocol. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan op grond van zijn in artikel 6, eerste lid, van de Schepenwet, gegeven bevoegdheid, een kortere geldigheidsduur bepalen.

Verlenging van de geldigheidsduur van het certificaat na een periodiek onderzoek kan slechts plaatsvinden onder de voorwaarden, genoemd in artikel 1.12, tweede lid, onderdeel a.

Het derde tot en met vijfde lid berusten op voorschrift I/11, tweede tot en met vierde lid, van het Protocol en bevatten voorschriften met betrekking tot bijzondere omstandigheden die aanleiding kunnen geven tot verlenging van het certificaat.

Het zesde lid geeft uitvoering aan de laatste alinea van voorschrift I/6, eerste lid, onder b, van het Protocol.

Artikel 1.12 Onderzoeken

Artikel 1.12 komt overeen met voorschrift I/6, eerste en derde lid, van het Protocol, en artikel 6 van de richtlijn. Een certificaat van overeenstemming wordt afgegeven na een

eerste onderzoek en kan vervolgens telkens worden vernieuwd na een vierjaarlijks periodiek onderzoek, waarbij de mogelijkheid bestaat de periode van vier jaar met een jaar te verlengen. Het periodiek onderzoek kent naast een vierjaarlijkse controle, ook een tweejaarlijkse en een jaarlijkse controle. Het jaarlijks onderzoek ziet behalve op radio-installaties en -richtingzoekers, ook op de medische uitrusting aan boord. Deze toevoeging ten opzichte van bovengenoemde voorschriften van het Protocol vloeit voort uit richtlijn nr. 92/29/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere hulpverlening aan boord van schepen (PbEG L 113). Voorts wordt het vaartuig jaarlijks aan een tussentijdse onderzoek onderworpen. Een aanvullend onderzoek wordt gehouden wanneer door een ongeval of een onvolkomenheid aan het vaartuig de veiligheid is aangetast.

Artikel 1.13 Medewerking bij onderzoek

Dit artikel heeft met name betrekking op onderzoeken in het kader van de geldigheid van de certificaten. Het betreft dus een andere verplichting dan die, bedoeld in artikel 5.20 van de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 1.15 Handhaving van de toestand na onderzoek

Dit artikel berust op voorschrift I/6, derde lid, onder a en b, van het Protocol.

Hoofdstuk 2 Constructie, waterdichtheid en uitrusting

Hoofdstuk 2 bevat regels betreffende de constructie, de waterdichte indeling en enkele bepalingen over de uitrusting van vissersvaartuigen. De indeling van hoofdstuk 2 komt grotendeels overeen met de indeling van hoofdstuk 2 van het oude Vissersvaartuigenbesluit, met dien verstande dat een aantal artikelen van het oude hoofdstuk 2 is komen te vervallen. Voorts heeft implementatie van de richtlijn geleid tot inhoudelijke wijzigingen.

Vervallen zijn de oude artikelen 28 (waterdichtheid en waterdichte indeling), 30 (uitvoering van waterdichte deuren, terugslagkleppen of afsluiters in pijpdoorvoeringen van waterdichte schotten; mangaten) en 34 (toepassing van houten luiken). Artikel 2.15 (anker- en meergerei) van dit besluit vervangt de oude artikelen 43 tot en met 59. Laatstgenoemde artikelen bevatten zeer gedetailleerde voorschriften ten aanzien van anker- en meergerei. Het nieuwe artikel 2.15, tweede lid, biedt de mogelijkheid om nadere voorschriften vast te stellen in een ministeriële regeling.

De overige artikelen van het oude hoofdstuk 2 zijn als gevolg van implementatie van de richtlijn op diverse punten gewijzigd. Veelal houden de wijzigingen een verlichting in ten opzichte van de oude eisen. Slechts het oude artikel 31 wordt ongewijzigd overgenomen door het nieuwe artikel 2.3.

Nieuw is artikel 2.5, waarin voorschriften worden gegeven met betrekking tot de afsluiting van luikopeningen door middel van houten luiken. Nieuw zijn tevens de artikelen 2.16 tot en met 2.18, waarin respectievelijk voorschriften worden gesteld met betrekking tot werkdekken in een gesloten bovenbouw, diepgangskenmerken en vistanks. Deze nieuwe voorschriften vloeien rechtstreeks voort uit de richtlijn.

Implementatie heeft verder tot gevolg dat de Bekendmakingen aan de Zeevisvaart, die op het oude Vissersvaartuigenbesluit waren gebaseerd, ofwel zijn vervallen ofwel dienen te worden vervangen door ministeriële regelingen of beleidsregels. In de toelichting bij de afzonderlijke artikelen zal hierop voorzover nodig nader worden ingegaan.

Artikel 2.1 Constructie

Bij de beoordeling van de constructie op grond van het eerste en derde lid maakt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gebruik van de van toepassing zijnde regels van het klassebureau waarbij het vaartuig is ondergebracht. In het achtste lid is omschreven aan welke voorwaarden een aanvaringsschot moet voldoen. Opneming van deze bepaling, die is overgenomen van voorschrift I/2(22) van het Protocol van Torremolinos, was noodzakelijk omdat in het vijfde lid wordt verwezen naar de grenzen waarbinnen een aanvaringsschot moet worden aangebracht. Van de verplichting in het achtste lid, onderdeel a, onder 2°, kan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ontheffing worden verleend op grond van de hem in artikel 5, tweede lid, van de Schepenwet, toegekende algemene bevoegdheid.

Artikel 2.1 heeft voorts tot gevolg dat Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 7/1989 (Voorschriften voor het aanbrengen van een bak) komt te vervallen. Deze bekendmaking was gebaseerd op de bevoegdheid van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie om nadere regels te stellen ingevolge artikel 27, achtste lid, van het oude Vissersvaartuigenbesluit. Nu deze bevoegdheid met het nieuwe artikel 2.1 is komen te vervallen, vervalt ook deze bekendmaking.

Artikel 2.2 Waterdichte deuren

In artikel 2.2 worden regels gesteld ten aanzien van de uitvoering van waterdichte deuren aan boord van vissersvaartuigen. Van de verplichting in het derde lid kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ontheffing verlenen op grond van de hem in artikel 5, tweede lid, van de Schepenwet, toegekende algemene bevoegdheid.

Artikel 2.3 Waterdichte afsluiting

De hier bedoelde voorzieningen zijn zozeer afhankelijk van de concrete situatie dat het niet mogelijk is uniforme voorschriften te geven.

Artikel 2.4 Tegen weer en wind dichte deuren

Artikel 2.4 vervangt het oude artikel 32. Daarmee komt de mogelijkheid voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie om nadere regels te stellen te vervallen. Dit heeft tot gevolg dat de grondslag voor de Bekendmakingen aan de Zeevisvaart nr. 4/89 (Waterdichte afsluiting van deur- en luikopeningen) en nr. 8/89 (Afsluiten van stuurhuizen) is vervallen. De inhoud van bekendmaking nr. 4/1989 zal echter voor een deel terugkomen in een ministeriële regeling, gebaseerd op artikel 2.6, eerste lid.

Artikel 2.5 Luikopeningen en de afsluiting daarvan door houten deuren

Met de opneming van voorschriften betreffende de afsluiting van luikopeningen door middel van houten luiken in artikel 2.5 wordt afgeweken ten opzichte van het oude Vissersvaartuigenbesluit. In het oude artikel 34 werd de toepassing van houten luiken op aan weer en wind blootgestelde dekken namelijk verboden.
Nadere uitwerking van deze voorschriften vindt plaats door middel van een ministeriële regeling waarin de desbetreffende bepalingen van het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) zullen worden overgenomen.

Artikel 2.6 Luikopeningen en de afsluiting daarvan door luiken van een ander materiaal dan hout

Artikel 2.6 vervangt het oude artikel 33. Artikel 33 vormde met artikel 32 van het oude Vissersvaartuigenbesluit de basis voor Bekendmaking nr. 4/89. Zoals reeds bij artikel 2.4 werd toegelicht zal deze bekendmaking in een ministeriële regeling worden omgezet.

Artikel 2.11 Voorzieningen voor peilen

Artikel 2.11 vervangt en wijzigt het oude artikel 39. Artikel 2.11 bevat in de leden 2 tot en met 10 een uitwerking van de «vague expression» in voorschrift 11(1) van hoofdstuk II van het Protocol van Torremolinos. De tekst van deze leden is overgenomen van artikel 43a van het Schepenbesluit, zij het aangepast aan de specifieke situatie op vissersvaartuigen.

Artikel 2.12 Patrijspoorten en ramen

Artikel 2.12 vervangt het oude artikel 40. Op basis van het derde lid van laatstgenoemd artikel heeft het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 9/1989 (Patrijspoorten, lichtranden en ramen) uitgevaardigd. Nu artikel 40 wordt vervangen door artikel 2.12 komt deze bekendmaking te vervallen. De inhoud van de bekendmaking kan eventueel terugkomen in een beleidsregel, gebaseerd op artikel 12, vierde lid. In deze beleidsregel kan dan tevens een nadere uitwerking plaatsvinden van het bepaalde in het zesde lid.

Artikel 2.13 Inlaat- en uitlaatopeningen

Artikel 2.13 vervangt het oude artikel 41. Het zevende lid van laatstgenoemd artikel bood het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de mogelijkheid tot het stellen van nadere regels, hetgeen werd geëffectueerd in Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 10/1989 (Afvoer van spoelwater en visafval vanuit visverwerkingsruimten). Ten gevolge van het nieuwe artikel 2.13 komt deze basis te vervallen en vervalt daarmee ook Bekendmaking nr. 10/1989.

Artikel 2.15 Anker- en meergerei

Artikel 2.15 vervangt de artikelen 43 tot en met 59 van het oude Vissersvaartuigenbesluit. Met de vervanging van deze artikelen komt tevens Bekendmaking nr. 11/1989 (ankergerei) te vervallen. Indien dit alsnog nodig blijkt, kan een ministeriële regeling op basis van het tweede lid worden vastgesteld.

Artikel 2.19 Toepasselijkheid van de artikelen 2.16, 2.17 en 2.18

De artikelen 2.16, 2.17 en 2.18 zijn afkomstig uit Bijlage IV van de richtlijn. Om die reden is de toepasselijkheid ervan beperkt tot Nederlandse wateren.

Hoofdstuk 3 Stabiliteit en daarmee verband houdende zeewaardigheid

Dit hoofdstuk bevat bepalingen omtrent de stabiliteit, de verschillende omstandigheden die daarop van invloed kunnen zijn (vervuld raken van visruimen, harde wind en slingeren, water aan dek, bedrijfsomstandigheden, ijsafzetting) en andere zaken die daarmee samenhangen (hellingproef, boeghoogte, maximaal toelaatbare diepgang, waterdichte indeling en lekstabiliteit).

Artikel 3.1 Algemeen

Dit artikel is gelijk aan artikel 60 van het oude Vissersvaartuigenbesluit.

Artikel 3.2 Stabiliteitscriteria

De minimum stabiliteitscriteria, genoemd in het eerste lid, stonden voorheen in artikel 3 van Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 12/1989. De specifieke criteria voor boomkorvisserij die in de bekendmaking stonden, komen niet terug in artikel 2 van het Protocol, maar in artikel 4 van het Protocol wordt de mogelijkheid gegeven aan «de administratie» om voor vaartuigen met een bijzondere vismethode extra eisen aan de stabiliteit te stellen. De Europese Commissie heeft via het invullen van de «vague expressions» bepaald dat voor vaartuigen waarmee de boomkorvisserij wordt uitgeoefend de waarden, genoemd in artikel 3.2, moeten worden vergroot met 20%. Dit stond voorheen ook in artikel 3, zesde lid, van Bekendmaking nr. 12/1989.
Het tweede lid is gelijk aan het voormalige artikel 61, tweede lid.
In het voormalige artikel 61, derde lid, werd al enige invulling gegeven aan hetgeen nu in het derde lid is bepaald. In het algemeen moest ballast bestaan uit vast aangebrachte ballast en het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kon waterballast toestaan. Deze invulling kan in de praktijk nog steeds gevolgd worden.

Artikel 3.3 Vervuld raken van visruimen

Dit artikel is gelijk aan het voormalige artikel 62, eerste lid. Het tweede lid van dat artikel, dat betrekking had op de boomkorvisserij, is vervallen.

Artikel 3.4 Bijzondere vismethoden

Dit artikel is gelijk aan artikel 63 van het vervallen Vissersvaartuigenbesluit. Het vormt de basis om zo nodig voor de boomkorvisserij andere eisen te stellen.

Artikelen 3.5 Harde wind en slingeren, en 3.6 Water aan dek

Deze artikelen komen overeen met de artikelen 64 en 65 van het vervallen Vissersvaartuigenbesluit.

Artikel 3.7 Bedrijfsomstandigheden

Het eerste lid komt overeen met het oude artikel 66, dat in Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 12/1989, nader was uitgewerkt. Deze bekendmaking zal worden vervangen door een ministeriële regeling, die een aanvulling bevat op deze bepaling, die voortvloeit uit bijlage III bij de richtlijn en die van toepassing is op het aldaar omschreven gebied.

Artikel 3.8 IJsafzetting

Dit artikel komt overeen met het oude artikel 67. Zie ook artikel 11.3 voor voorschriften over ijsafzetting in de noordelijke vaargebieden. Ook voor deze bepaling bevat die regeling een aanvulling in verband met bijlage III bij de richtlijn.

Artikelen 3.9 tot en met 3.14

Deze artikelen komen overeen met de artikelen 68 tot en met 73 van het vervallen Vissersvaartuigenbesluit. Het vierde lid van artikel 3.9 is afkomstig uit bijlage IV van de richtlijn en derhalve alleen van toepassing voor vaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren of die hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

Hoofdstuk 4 Machine- en elektrische installaties en tijdelijk onbemande ruimten voor machines

Hoofdstuk 4 stelt voorschriften met betrekking tot machine-installaties, elektrische installaties en tijdelijk onbemande machineruimten voor vissersvaartuigen met een lengte vanaf 24 m. De bijlagen II en IV van de richtlijn brengen enkele wijzigingen aan in de tekst van het verdrag. De richtlijn heeft voorts tot gevolg dat een aantal bekendmakingen aan de zeevisvaart zijn vervallen, namelijk de bekendmakingen nr. 15/1989, nr. 17/1989, nr. 18/1989, nr. 19/1989, nr. 20/1989 en nr. 66/1992.

De bekendmakingen nr. 15/1989 (Voorschriften betreffende geluidsniveaus-A en geluidsbelasting in ruimten voor machines), nr. 17/1989 (Nadere regels voor elektrische installaties) en nr. 20/1989 (Voorschriften betreffende elektrisch lassen) zullen worden vervangen door een ministeriële regeling krachtens dit hoofdstuk. De bekendmakingen nr. 18/1989 (Invloed van toestellen en instrumenten op de aanwijzing van een magnetisch kompas), nr. 19/1989 (Vislieren) en nr. 66/1992 (Operationele en algemene eisen voor automatische stuurinrichtingen) zullen geheel komen te vervallen, aangezien dit nieuwe Vissersvaartuigenbesluit geen basis meer biedt voor deze voorschriften.

Artikel 4.1 Toepassing

Artikel 4.1 strekt tot uitvoering van artikel 3, tweede lid, van de richtlijn. Ingevolge dat artikellid geldt hoofdstuk IV niet alleen voor vaartuigen met een lengte van 45 m en meer, maar ook voor nieuwe vissersvaartuigen met een lengte van 24 m en meer. Aangezien het Protocol slechts voorschrijft dat dit hoofdstuk dient te gelden voor vaartuigen met een lengte van 45 m en meer, is aan dit artikel de bepaling toegevoegd dat deze uitbreiding van de toepasselijkheid slechts geldt voor vaartuigen die dienst doen in Nederlandse wateren of hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

Artikel 4.3 Algemeen

Bij de toepassing van de leden 1, 3, 4, 7, 9 en 10 zal gebruik worden gemaakt van de relevante klasseregels. Het zevende lid biedt een wettelijke grondslag voor een ministeriële regeling waarin ter verzekering van de uniformiteit en toepassing van het bepaalde in de artikelen 4.16 en 4.18 nadere regels voor elektrische installaties zullen worden neergelegd. Daartoe zal worden verwezen naar IEC-publicatie 92. De regeling zal in de plaats komen van Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 17/1989 (Nadere regels voor elektrische installaties).

Artikel 4.4 Hoofd- en hulpwerktuigen

Ingevolge het vijfde lid kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie automatische stopinrichtingen buiten werking laten stellen indien op zeker moment de afweging wordt gemaakt om een doel van hogere orde na te streven, nl. het vaartuig behouden, waarbij het voortstuwings- of hulpwerktuig ernstige schade kan oplopen of zelfs moet worden opgeofferd. Bij de invulling van deze beoordelingsvrijheid dient gebruik te worden gemaakt van klasseregels.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voorts op grond van artikel 5, tweede lid, van de Schepenwet, ontheffing verlenen van het bepaalde in het vijfde lid, rekening houdende met het type vaartuig of het bijzondere gebruik daarvan.

Artikelen 4.6 Stoomketels, voedingwatersystemen en stoomleiding, en 4.8 Bediening van de voortstuwingsinstallaties vanuit het stuurhuis

Bij de toepassing van artikel 4.6, eerste lid, en 4.8, eerste lid, onderdeel d, dient gebruik te worden gemaakt van klasseregels.

Artikel 4.7 Communicatie tussen stuurhuis en machinekamer

Dit artikel strekt mede tot uitvoering van bijlage II van de richtlijn.

Artikel 4.10 Inrichtingen voor brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën

Artikel 4.10 strekt tot uitvoering van voorschrift 10 van hoofdstuk IV van het Protocol van Torremolinos. Het tweede lid van dit voorschrift bevat de verplichting dat peilpijpen zijn voorzien van geschikte afsluitmiddelen. In het tweede lid van dit artikel is deze verplichting nader uitgewerkt.

Artikel 4.12 Bescherming tegen geluidhinder

Op grond van artikel 4.12 zullen bij ministeriële regeling regels worden gesteld voor de bescherming tegen geluidsbelasting in machinekamers, ter vervanging van Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 15/1989 (Voorschriften betreffende geluidsniveaus-A en geluidsbelasting in ruimten voor machines). Voorts zullen in deze regeling, ter uitvoering van richtlijn nr. 93/103/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid aan boord van vissersvaartuigen (PbEG L 307) maatregelen worden getroffen ten behoeve van de bescherming tegen geluidhinder in ruimten voor accommodatie voor bemanning. Om die reden zal de regeling tevens gebaseerd worden op artikel 6.17.

Artikelen 4.13 Stuurinrichting en roer, 4.16 Elektrische hoofdkrachtbron, en 4.17 Elektrische noodkrachtbron

Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 66/1992 (Operationele en algemene eisen voor automatische stuurinrichtingen) is hierdoor vervallen. Artikel 4.13, tiende lid, laatste volzin, artikel 4.16, derde lid, en artikel 4.17, zevende lid, laatste volzin, strekken tot uitvoering van bijlage IV van de richtlijn en zijn derhalve alleen van toepassing op vaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren of hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

Artikel 4.15 Koelinstallaties, koel- en vriesruimten

Ten aanzien van het te gebruiken koelmiddel is in de Europese Unie van kracht verordening (EG) nr. 2037/2000 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 juni 2000 betreffende de ozonlaag afbrekende stoffen. Ingevolge deze verordening is in de Europese Unie het gebruik van bepaalde stoffen, waaronder chloorfluorkoolstoffen en andere volledig gehalogeneerde chloorfluorkoolstoffen, alsmede halonen, verboden.

Artikel 4.18 Voorzorgsmaatregelen tegen schok, brand en andere gevaren van elektrische oorsprong

Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 20/1989 «Voorschriften inzake elektrisch lassen» zal worden vervangen door een ministeriële regeling van gelijke inhoud op grond van artikel 4.18, eerste lid, onder b.

Hoofdstuk 5 Bescherming tegen, alsmede opsporen, blussen en bestrijden van brand

Artikel 5.1 Algemeen

Bij het testen van materialen zal aansluiting worden gezocht bij algemeen aanvaarde normen, te weten de brandbeproevingsmethoden als aangegeven in de FTP Code (International Code for Application of Fire test Procedures; Resolution MSC.61(67)).

Anders dan in het oude Vissersvaartuigenbesluit, waar met betrekking tot brandbescherming onderscheid werd gemaakt tussen vaartuigen van 55 meter of meer en vaartuigen minder dan 55 meter, worden nu andere lengtegrenzen gehanteerd, namelijk:

- § 2 (artt. 5.3 t/m 5.27): brandbeveiligingsmaatregelen voor vaartuigen van 60 meter of meer;
- § 3: brandbeveiligingsmaatregelen voor vaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer, maar minder dan 60 meter bedraagt, zie echter hierna onder artikel 5.27a.

Artikel 5.13 Voorzieningen voor ontsnapping

Artikel 5.13, vierde lid, vloeit voort uit richtlijn nr. 93/103/EG.

Artikelen 5.20 en 5.21 Brandblustoestellen

De «vague expression» het tweede en het vierde lid, die overeenkomen met artikel 5.38, tweede en vierde lid, en met artikel 5.39, tweede lid, zijn door het Comité, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de richtlijn nader ingevuld. Ter uitvoering van die invulling zullen beleidsregels worden vastgesteld die de Bekendmaking aan de zeevisvaart nr. 24/1989, reservevullingen voor brandblustoestellen, en de Bekendmaking aan de zeevisvaart nr. 63/1991, periodiek nazien en beproeven van brandblustoestellen, zullen vervangen.

Artikel 5.27a Reikwijdte

Bijlage II van de richtlijn, in samenhang met art. 3, derde lid, breidt de reikwijdte van deel C van hoofdstuk V van de bijlage bij het Protocol uit tot nieuwe vaartuigen met een lengte van 24 m en meer. Aangezien het Protocol alleen van toepassing is op vaartuigen met een lengte van 45 m en meer, is in artikel 5.27a opgenomen dat die uitbreiding slechts geldt voor vaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren dan wel hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

Artikel 5.33 Voorzieningen voor ontsnapping

Artikel 5.33, vierde lid, vloeit voort uit richtlijn nr. 93/103/EG.

Artikel 5.35 Brandbluspompen

Waar het oude Vissersvaartuigenbesluit twee brandbluspompen voorschreef op vaartuigen van 55 meter of meer, is dit ingevolge bijlage II van de richtlijn nu reeds voorgeschreven voor vaartuigen van 24 meter of meer. Bovendien is aan lid 8 van dit artikel een voorwaarde toegevoegd die bepaalt dat de capaciteit van elk van de twee brandbluspompen ten minste 25 m 3 /uur bedraagt, of ten minste 40% van de vereiste capaciteit, waarbij de hoogste waarde bepalend is. De uitbreiding blijft beperkt tot vaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren dan wel hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

Artikelen 5.22 en 5.40 Brandblusvoorzieningen in ruimten voor machines

In de artikelen 5.22 en 5.40 is de toepassing van Halon 1211 en 1301 als blusstof voor nieuwe brandblusinstallaties verboden. Bestaande installaties met deze stof kunnen vooralsnog in gebruik blijven tot zij worden vervangen. Het verbod op het gebruik en de overgangsregeling daarbij is gebaseerd op verordening (EG) nr. 2037/2000 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 juni 2000 betreffende de ozonlaag afbrekende stoffen (PbEG L 244).

Artikel 5.22, zevende lid, en artikel 5.40, zesde lid, strekken tevens tot uitvoering van bijlage IV van de richtlijn en zijn derhalve slechts van toepassing op vaartuigen die dienstdoen in Nederlandse wateren of hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

Artikel 5.42 Brandbeveiligingsplan

In het vervallen Vissersvaartuigenbesluit was bepaald dat de hier geboden mogelijkheid van ontheffing van toepassing was op vaartuigen kleiner dan 35 meter. In de praktijk zal deze grens gehanteerd blijven worden.

Hoofdstuk 6 Bescherming van de bemanning

De artikelen 6.1 tot en met 6.4 zijn gebaseerd op de tekst van het Protocol van Torremolinos. De artikelen 6.5 tot en met 6.11 strekken tot uitvoering van richtlijn nr. 92/29/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 31 maart 1992 betreffende de minimum-voorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen (PbEG L 113). De artikelen 6.3, zesde lid, en 6.4, tweede lid, en de artikelen 6.13, 6.14 en 6.15 dienen ter uitvoering van richtlijn nr. 93/103/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen (Dertiende bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG) (PbEG L 307). Richtlijn nr. 97/70/EG brengt geen wijzigingen in dit hoofdstuk van het Protocol aan.

Met een reddingslijn systeem zoals omschreven in artikel 6.1, eerste lid, zijn voorzorgen getroffen in de vorm van het aanbrengen van oogbouten, klampen enz. om, wanneer de omstandigheden zulks vereisen, met behulp van lijnen en touwwerk een dergelijk systeem redelijk snel te kunnen inrichten.

De Regeling wachtalarminstallatie en de Regeling wachtalarminstallatie Nederlandse Antillen zullen gebaseerd zijn op artikel 6.14, zevende lid, zie artikel 13.2.

Hoofdstuk 7 Reddingsmiddelen en -voorzieningen en veiligheidsmiddelen

Dit hoofdstuk bevat regels betreffende aantallen en eisen met betrekking tot reddingsmiddelen en -voorzieningen en veiligheidsmiddelen. Er wordt onderscheid gemaakt in regels met betrekking tot aantallen en typen en regels die eisen bevatten waaraan de reddingsmiddelen en -voorzieningen en veiligheidsmiddelen moeten voldoen.

Artikel 7.1 Toepassing

Deze bepaling vloeit voort uit artikel 3, tweede lid, en de bijlagen I en II van richtlijn nr. 97/70/EG. Het Protocol beperkt de reikwijdte van dit hoofdstuk tot nieuwe vaartuigen van 45 m en groter. Ingevolge artikel 3, tweede lid, van de richtlijn is hoofdstuk VII van toepassing op bestaande vaartuigen vanaf 45 m en op nieuwe vaartuigen vanaf 24 m. Bijlage II van de richtlijn beperkt de reikwijdte tot vaartuigen vanaf 24 m en Bijlage I noemt twee voorschriften die ook op bestaande vaartuigen vanaf 45 m van toepassing dienen te zijn. Aangezien hoofdstuk 7 van het vervallen Vissersvaartuigenbesluit van toepassing was op alle vaartuigen van 45 m en groter, is bepaald dat hoofdstuk 7 geldt voor vaartuigen vanaf 45 m en op nieuwe vaartuigen vanaf 24 m die dienstdoen in Nederlandse wateren dan wel hun vangst aan land brengen in een Nederlandse haven.

Artikel 7.2 Definities

In het tweede lid wordt een definitie gegeven van de nieuwe term «te water laten door middel van vrije val». Het betreft hier een nieuwe methode van te water laten van een groepsreddingsmiddel.

Artikel 7.5 Aantallen en typen groepsreddingsmiddelen en hulpverleningsboten

In het derde lid, dat voortvloeit uit bijlage II van de richtlijn nr. 97/70/EG, wordt een maximum lengtegrens gesteld voor een groepsreddingsmiddel. Lid 3bis is een toevoeging op grond van bijlage II van de richtlijn 97/70/EG. Het vierde lid vloeit eveneens voort uit bijlage II van de richtlijn 97/70/EG. Bijlage III van de richtlijn bevat een aanvulling op deze bepaling, die opgenomen zal worden in de regeling krachtens artikel 1.6.

Artikel 7.8 Reddingsgordels

Dit artikel komt overeen met artikel 198 van het oude Vissersvaartuigenbesluit met dien verstande dat in het huidige eerste lid de eis van een extra gordel voor personen op de wacht is vervallen.

Artikel 7.9 Overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies

Een aanvulling op deze bepaling in verband met bijlage III van de richtlijn inzake aanvullende voorschriften voor bepaalde vaargebieden zal worden opgenomen in de regeling krachtens artikel 1.6.

Artikel 7.10 Reddingsboeien

De vereiste aantallen reddingsboeien en de lengtegrenzen voor vaartuigen in het eerste lid zijn gewijzigd ten opzichte van artikel 198, eerste lid, van het oude Vissersvaartuigenbesluit. Bovendien voegt richtlijn nr. 97/70/EG in het eerste lid, onderdelen b en c, nieuwe aantallen en grenzen toe.

Het tweede en derde lid golden in het oude Vissersvaartuigenbesluit niet voor vaartuigen kleiner dan 45 meter. Thans is een zelfontbrandend licht en een zelfwerkend rooksignaal in het derde en vierde lid ook voorgeschreven voor deze vaartuigen.

Artikel 7.12 Noodsignalen

Onder dit nieuwe Vissersvaartuigenbesluit zijn ook andere middelen toegestaan, naast de valschermsignalen, voor het maken van noodsignalen. In dit artikel zijn evenals in het voormalige artikel 197, zesde lid, ten minste 12 valschermsignalen voorgeschreven.

Artikel 7.13 Radio-reddingsmiddelen

Lid 1 bis wordt toegevoegd door bijlage II van de richtlijn 97/70/EG. Lid 2 vloeit voort uit bijlage I van de richtlijn 97/70/EG.

Artikel 7.14 Radartransponders

De laatste twee zinnen vloeien voort uit bijlage II van de richtlijn 97/70/EG. Hierin wordt de eis van een radartransponder geïntroduceerd voor vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 45 m. Bijlage III van de richtlijn bevat een aanvulling op deze bepaling, die opgenomen zal worden in de regeling krachtens artikel 1.6.

Artikel 7.15 Licht weerkaatsend materiaal op reddingsmiddelen

Dit artikel komt overeen met artikel 210, eerste lid, onder 7, van het oude Vissersvaartuigenbesluit. De eisen ten aanzien van licht weerkaatsend materiaal werden uitgewerkt in Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 62/1990. Deze zullen worden opgenomen in een ministeriële regeling op grond van dit artikel.

Artikel 7.17 Algemene eisen voor reddingsboten

Dit artikel komt grotendeels overeen met artikel 221 van het oude Vissersvaartuigenbesluit op enkele uitzonderingen na. Ten eerste is de extra eis in het voormalige tweede lid, sub 2, vervallen. Ten tweede wordt in het huidige zevende lid sub d een extra eis toegevoegd. Ten derde is in het huidige lid 8, sub 5°, de eis dat een kompas van een certificaat moet zijn voorzien, weggevallen en is in sub 20° de maximumgrens van 50 personen vervallen. Tot slot hoeven de reddingsboten niet meer doorlopend te zijn genummerd.

Artikel 7.18 Zichzelf oprichtende, gedeeltelijk overdekte reddingsboten

Dit artikel betreffende zichzelf oprichtende, gedeeltelijk overdekte reddingsboten kwam niet voor in het vervallen Vissersvaartuigenbesluit.

Artikel 7.19 Geheel overdekte reddingsboten

Dit artikel komt overeen met artikel 222 van het oude Vissersvaartuigenbesluit. Hieraan is het zesde lid toegevoegd betreffende reddingsboten die door middel van vrije val te water worden gelaten.

Artikel 7.20 Algemene eisen voor reddingsvlotten

Dit artikel komt overeen met artikel 218 van het oude Vissersvaartuigenbesluit, met de volgende uitzonderingen. Het voormalige negende lid is vervallen. In het vijfde lid, onder a, 5°, is aan het eind een nieuwe zin toegevoegd. In het zesde lid, onder c, is een achtste punt toegevoegd betreffende eisen aan het wegwerptype.

Artikel 7.22 Vaste reddingsvlotten

Dit artikel komt overeen met artikel 220 van het oude Vissersvaartuigenbesluit, met dien verstande dat in het zevende lid, onder f, de alternatieve aanduiding SFV mogelijk is gemaakt en dat de eis van reparatiemateriaal in het voormalige lid 15 is vervallen.

Artikel 7.23 Hulpverleningsboten

Dit artikel komt overeen met artikel 223 van het oude Vissersvaartuigenbesluit met de volgende uitzonderingen. In het eerste lid, onder b, 1° en 2°, heeft het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de bevoegdheid gekregen afwijking toe te staan van de standaard eisen. Bovendien is een onderdeel c aan dit lid toegevoegd waarin bevoegdheid aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verleend wordt om het toegestane aantal personen dat een reddingsboot mag dragen, te bepalen.

In het tweede lid, onder b, is in het derde onderdeel het vereiste van een certificaat aan een kompas vervallen, en in het vierde onderdeel het vereiste dat een drijfanker een goede greep moet bieden in natte toestand. Bovendien is daarin de eis dat de sterkte van het drijfanker, de sleeplijn en de kaailijn geschikt moet zijn voor elke toestand van de zee vervallen.

De onderdelen 14, 15 en 16 van het oude elfde lid, en de onderdelen 6 en 7 van het oude dertiende lid, zijn vervallen.

Artikel 7.25 Overlevingspakken

Dit artikel komt overeen met artikel 213 van het oude Vissersvaartuigenbesluit met de volgende uitzonderingen. Aan het eerste lid, onderdeel a, 1°, is de zinsnede toegevoegd «rekening houdend met de gedragen kleding en een reddingsgordel indien het overlevingspak samen met een reddingsgordel gedragen wordt», en onderdeel d betreft nu, in tegenstelling tot het oude derde lid van bovengenoemd artikel 213, een overlevingspak dat een drijfvermogen heeft en ontworpen is om zonder reddingsgordel gedragen te worden. De eis dat het overlevingspak van isolerend materiaal moet zijn, is vervallen, maar zijn er voorschriften verbonden aan overlevingspakken zonder isolerende werking. Ook de eis dat een overlevingspak de mond van de drager, drijvend met het gezicht naar boven, ten minste 120 mm boven water kan houden, is vervallen. Een aanvulling op deze bepaling in verband met bijlage III bij de richtlijn inzake aanvullende voorschriften voor bepaalde vaargebieden zal worden opgenomen in een ministeriële regeling.

Artikel 7.27 Reddingsboeien

Dit artikel komt overeen met artikel 211 van het oude Vissersvaartuigenbesluit, met dien verstande dat ingevolge het eerste lid, onder 4°, de verplichte massa van een reddingsboei niet meer 4,5 kg maar 2,5 kg bedraagt en dat punt 7 is toegevoegd.

Hoofdstuk 8 Noodprocedures, appèls en oefeningen

Artikel 8.1 bepaalt dat dit hoofdstuk van toepassing is zowel op nieuwe als bestaande vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt. Voor de categorie bestaande vaartuigen wordt door artikel 3 van richtlijn 97/70/EG voorts bepaald dat deze uiterlijk 1 juli 1999 aan de relevante voorschriften van de bijlage bij het Protocol van Torremolinos dienen te voldoen, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald.

Het oude Vissersvaartuigenbesluit schreef met betrekking tot de alarmrol voor dat deze aan een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld model moest voldoen (art. 240, negende lid, en Bekendmaking aan de Zeevisvaart no.43/1989). Een dergelijk voorschrift is niet opgenomen in het Protocol van Torremolinos, maar door de onderscheiden leden van artikel 8.2 wordt voldoende duidelijk welke gegevens de alarmrol dient te bevatten. Ook het voorschrift dat er een veiligheidsplan dient te zijn, komt niet meer voor in het nieuwe besluit. Het Protocol schrijft alleen voor, in artikel V/42, dat er een brandbeveiligingsplan dient te zijn.

Artikel 8.3 Instructies en oefeningen in «schip verlaten»

In artikel 8.3, eerste lid, onder a, wordt aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de mogelijkheid geboden om met betrekking tot «appèls en oefeningen in de praktijk» afwijkingen toe te staan zowel waar het betreft vaartuigen kleiner dan 45 meter als in het geval van vaartuigen waarvoor dit niet praktisch is. Deze mogelijkheid tot afwijken bood het oude Vissersvaartuigenbesluit niet.

Waar het oude Vissersvaartuigenbesluit in algemene bewoordingen bepaalde (art. 241, lid 9) wat een oefening in het blussen van brand diende in te houden, wordt thans in art. 8.3, eerste lid, onder c, min of meer gedetailleerd weergegeven wat een dergelijke oefening moet omvatten. Anders dan in het oude Vissersvaartuigenbesluit (art. 242, lid 4) wordt thans in art. 8.3, tweede lid, onder c, niet meer uitdrukkelijk aangegeven dat ten minste eenmaal in de 12 maanden het reddingsvlot dient te worden afgevierd en te water gelaten met de aangewezen bemanning.

Met betrekking tot de in het opleidingshandboek weergegeven instructies en informatie kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, anders dan in het oude Vissersvaartuigenbesluit, verlichtingen toestaan als bepaald in artikel 8.3, vierde lid, onder b, voor vaartuigen kleiner dan 45 meter (analoog aan het bepaalde in het eerste lid, onder a) mits er voldoende veiligheidsinformatie aan boord is.

Hoofdstuk 9 Radiocommunicatie

Bijlage II van richtlijn 97/70/EG schrijft in artikel 1, eerste lid, voor dat hoofdstuk IX van het Protocol van Torremolinos van toepassing is, tenzij anders bepaald, op nieuwe vaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt en op bestaande vaartuigen waarvan de lengte 45 meter of meer bedraagt.

Bijlage I van de richtlijn zegt vervolgens dat voor deze bestaande schepen de tenuitvoerlegging van de voorschriften mag worden uitgesteld tot 1 februari 1999. Daar deze datum reeds is verstreken is deze toevoeging niet opgenomen.

Bijlage I van de richtlijn bepaalt voorts in artikel 3, tweede lid, onder c, dat een ontheffing als bedoeld in het eerste lid van dat artikel kan worden verleend wanneer het vissersvaartuig definitief uit de vaart wordt genomen voor 1 februari 2001.

Met betrekking tot de invoering van het Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) is in het algemeen de lengte of grootte van het vaartuig niet van belang voor de hoeveelheid en soort radiocommunicatie apparatuur. In dit geval is het zeegebied, waarvan er vier worden onderscheiden, te weten A1, A2, A3 en A4, maatgevend. Dit gegeven in aanmerking nemend en het feit dat alle vaartuigen ongeacht hun lengte aan het GMDSS regime dienen te voldoen is het voor de invoering van de radiocommunicatie uitrusting niet wenselijk dat onderscheid wordt gemaakt tussen vaartuigen die wel onder de richtlijn vallen en vaartuigen die niet onder de richtlijn vallen. Vandaar dat met de bedrijfstak is overeengekomen dat naast de onder de richtlijn vallende vaartuigen met de daarbij behorende datum van inwerkingtreding ook de niet onder de richtlijn vallende vaartuigen met de vereiste radiocommunicatie apparatuur zullen zijn uitgerust. Voor deze categorie vaartuigen is de datum van inwerkingtreding bepaald op respectievelijk 1 februari 1999 voor de nieuwe vaartuigen waarvan de lengte minder dan 24 meter is en die gebouwd zijn na 1 januari 1999, en op 1 januari 2000 voor de bestaande vaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 meter bedraagt. Voor alle duidelijkheid wordt opgemerkt dat dit ook geldt voor de elektrische voeding ten behoeve van de radiocommunicatie apparatuur.
Bijlage III van de richtlijn bevat een aanvulling op deze bepaling, die opgenomen zal worden in de regeling krachtens artikel 1.6.

Hoofdstuk 10 Hulpmiddelen bij de navigatie

Artikel 10.1 bepaalt dat dit hoofdstuk van toepassing is op nieuwe en bestaande vaartuigen, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald. In het kader van deze richtlijn betekent dit dat dit hoofdstuk zowel op de nieuwe als op de bestaande vaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt van toepassing is. De richtlijn bepaalt voorts in artikel 3 dat bestaande vaartuigen uiterlijk 1 juli 1999 aan de voorschriften dienen te voldoen, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald. Aangezien die datum reeds is verstreken, is het vijftiende lid van voorschrift 3 van hoofdstuk X van het Protocol niet meer overgenomen in dit besluit.

Hoofdstuk 11 Verplichtingen van de schipper en de eigenaar

Dit hoofdstuk komt nagenoeg geheel overeen met hoofdstuk 14 van het oude Visserssvaartuigenbesluit.

Hoofdstuk 12 Voorschriften voor vissersvaartuigen kleiner dan 24 m

De richtlijn is alleen van toepassing op vaartuigen vanaf 24 m. Niettemin wordt het wenselijk geacht ook voorschriften voor kleinere vaartuigen te stellen. Deze zullen te zijner tijd in dit hoofdstuk worden opgenomen.

Hoofdstuk 13 Straf- overgangs- en slotbepalingen

Artikel 13.1 Strafbepaling

De strafbaarstelling van overtreding van dit besluit is in de eerste plaats geregeld in de artikelen 52 en volgende van de Schepenwet. In het besluit zelf zijn enkele aanvullende strafbare feiten opgenomen, die overeenkomen met de strafbaarstellingen in het vervallen Vissersvaartuigenbesluit.

Artikel 13.3 Intrekking Visserssvaartuigenbesluit

Om te voorkomen dat er ten aanzien van kleinere vaartuigen geen regels meer zouden gelden is in het tweede lid bepaald dat ten aanzien van die vaartuigen de regels van het oude Vissersvaartuigenbesluit van kracht blijven.

Artikel 13.4 Inwerkingtreding

Aangezien richtlijn 97/70/EG reeds in werking is getreden, is het gewenst dat dit besluit op zo kort mogelijke termijn in werking treedt.
Het tweede lid van dit artikel houdt verband met een nog niet uitgewerkte overgangsbepaling in richtlijn nr. 93/103/EG.

Transponeringstabel richtlijn nr. 92/29/EG (medische hulpverlening aan boord van schepen)

Richtlijn	Vissersvaartuigenbesluit 2002
art. 1	Schepenwet art. 2, eerste lid, en Regeling medische uitrusting aan boord van vissersvaartuigen
art. 2, onderdeel 1	art. 6.5, eerste lid, en ministeriële regeling
art. 2, onderdeel 2, onder a	art. 7.20, vijfde lid; art. 7.17, achtste lid, onder 20°; art. 7.23, tweede lid, onder 9°
art. 2, onderdeel 2, onder b	art. 6.5, eerste lid
art. 2, onderdeel 3	art. 61 Schepelingenbesluit
art. 2, onderdeel 4	Besluit zeevisvaartbemanning
art. 3, onderdeel 1	art. 6.5
art. 3, onderdeel 2	niet van toepassing
art. 3, onderdeel 3	art. 6.12
art. 4, onderdeel 1, onder a	art. 6.5
art. 4, onderdeel 1, onder b	art. 6.5, tweede lid
art. 4, onderdeel 2	art. 6.5, tweede lid
art. 4, onderdeel 3	art. 6.10
art. 5, onderdeel 1	art. 6.11
art. 5, onderdeel 2	Examenreglement visvaart
art. 5, onderdeel 3	Besluit zeevisvaartbemanning
art. 6	Samenwerkingsovereenkomst tussen het Rode Kruis, De Staat der Nederlanden en KPN
art. 7, eerste lid	art. 1.12, eerste lid, onder c
art. 7, tweede lid	art. 7.16, zevende lid
art. 8	geen implementatie nodig
art. 9	geen implementatie nodig
Bijlage I	art. 6.5 en ministeriële regeling
Bijlage II	art. 6.5 en ministeriële regeling
Bijlage III	art. 6.12 en ministeriële regeling
Bijlage IV	Besluit zeevisvaartbemanning
Bijlage V	Examenreglement zeevisvaart

Transponeringstabel richtlijn nr. 93/103/EG (minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen)

Richtlijn 93/103/EG	Vissersvaartuigenbesluit 2003	Overige regelingen
art. 1 (doelstelling)	behoeft geen wettelijke uitvoering	
art. 2	art. 1.1	art. 1, eerste lid, Schepenwet
art. 3, eerste lid	art. 11.23	
art. 3, tweede lid	art. 1.12	
art. 4	art. 13.4, eerste lid	
art. 5	art. 13.4, tweede lid	
art. 6	art. 1.15, onder 2°	
art. 7	art. 11.23	art. 64 Schepelingenbesluit
art. 8		art. 8 Arbeidsomstandighedenwet
art. 9	art. 8.3	art. 8 Arbeidsomstandighedenwet
art. 10		Examenreglement Zeevisvaart
art. 11		Wet op de Ondernemingsraden en de artt. 13 t.m. 16 Arbeidsomstandighedenwet
art. 12	gericht tot de Eur. Cie.	
art. 13	aanhef	

Bijlage I bij richtlijn 93/103/EG (nieuwe vissersvaartuigen)

1. zeewaardigheid en stabiliteit	hoofdstuk 3	
2. mechanische en elektrische installaties	hoofdstuk 4	
3. radioverbindingsinstallatie	hoofdstuk 9	
4. vluchtwegen en nooduitgangen	hoofdstuk 5	
5. branddetectie en -bestrijding	hoofdstuk 5	
6. ventilatie in gesloten werkruimten	artt. 4.3, 5.9, en 5.29	art. 6.2 Arbeidsomstandighedenbesluit
7. temperatuur in de ruimten		art. 6.1 Arbeidsomstandighedenbesluit
8. natuurlijke en kunstmatige verlichting van de werkplekken		art. 6.3 Arbeidsomstandighedenbesluit
9. vloeren, schotten en plafonds	artt. 6.1, vierde lid, 6.14 en 6.15	
10. deuren	artt. 2.2, 2.4 en 6.14	art. 69 Schepelingenbesluit
11. wegen/gevarenzones	artt. 4.3, eerste lid, en 6.3	

12. inrichting van de werkruimten	artt. 4.3, 6.3 en 6.14	
13. verblijfsruimten	art. 6.15	artt. 4, 14, 15, 37b, 39, 72, 73 en 76 van het Schepelingenbesluit
14. sanitaire voorzieningen	art. 6.15	artt. 73, 75, vierde en vijfde lid, 77, 78 en 80 Schepelingenbesluit
15. eerste hulp	artt. 6.5 – 6.11	
16. valrepen en loopplanken	art. 6.4, tweede lid	
17. lawaai	artt. 4.12 en 6.15	

Bijlage II bij richtlijn 93/103/EG (bestaande vissersvaartuigen)

Als bijlage I, met dien verstande dat de onderdelen 4.5, 11.2, tweede zin, 13, 14.2 en 17 ontbreken

Bijlage III bij richtlijn 93/103/EG minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ten aanzien van reddingsmiddelen

onderdelen 1, 2 en 3	art. 7.3
onderdelen 4 en 6	artt. 8.3 en 8.4
onderdeel 5	art. 8.2

Bijlage IV minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ten aanzien van de persoonlijke beschermingsmiddelen

onderdeel 1	artt. 5.24 en 7.25
onderdeel 2	art. 7.25, onder d

Transponeringstabel richtlijn nr. 97/70/EG

richtlijn 97/70/EG	Vissersvaartuigenbesluit 2002
art. 1 (doel)	Vissersvaartuigenbesluit 2002 en wetsvoorstel voorschriften buitenlandse schepen
art. 2	art. 1 Schepenwet en art. 1.1
art. 3, eerste en tweede en vierde lid	art. 1.8 en art. 3a Schepenwet
art. 3, derde lid	art. 1.6 en ministeriële regeling
art. 3, vijfde lid	wetsvoorstel voorschriften buitenlandse schepen
art. 3, zesde lid	art. 1.5
art. 4, eerste lid	art. 1.6 en ministeriële regeling
art. 4, tweede, derde en vierde lid	procedurevoorschrift, gericht tot de lidstaten; behoeft geen nationale wettelijke uitvoering
art. 5	art. 1.2, tweede lid
art. 6, eerste lid	art. 1.8
art. 6, tweede lid	art. 1.10, eerste lid

art. 7	wetsvoorstel m.b.t. voorschriften voor buitenlandse schepen
art. 8 (procedure voor wijziging en interpretatie van de richtlijn)	behoeft geen nationale wettelijke uitvoering
art. 9 (instelling Comité)	behoeft geen nationale wettelijke uitvoering
art. 10 (kennisgeving aan de IMO)	behoeft geen nationale wettelijke uitvoering
art. 11 (sancties)	art. 13.1 en art. 58 Schepenwet
art. 12 (tenuitvoerlegging)	aanhef en brief aan de Commissie
art. 13 (inwerkingtreding van de richtlijn)	behoeft geen nationale wettelijke uitvoering
art. 14 (geadresseerden van de richtlijn)	behoeft geen nationale wettelijke uitvoering

Bijlage I	art. 1.1, art. 5.2, tweede lid, hoofdstuk 6, art. 7.1, art. 7.13, tweede lid, art. 8.3
Bijlage II	art. 4.1, art. 4.7, art. 4.8, eerste lid, onder d, art. 4.16, eerste lid, onder b, art. 4.17, zesde lid, 4.22, tweede lid, onder a, b en c, art. 5.2, onderdeel 14, onder b, opschrift van § 3, art. 5.35, eerste lid, laatste volzin, en achtste lid, art. 5.40, eerste lid, onder a, art. 7.1, eerste lid, 7.5, derde lid, lid 3bis en vierde lid, art. 7.10, eerste lid, onder b en c, art. 7.13, lid 1bis, art. 7.14, laatste volzin, art. 9.1, eerste lid
Bijlage III	Ministeriële regeling o.g.v. art. 1.6
Bijlage IV	artt. 2.16, 2.17 en 2.18, art. 3.9, vierde lid, art. 4.13, tiende lid, laatste volzin, art. 4.16, derde lid, art. 4.17, tweede lid, laatste volzin, art. 5.22, zevende lid, art. 5.40, zesde lid
Bijlage V	de bijlage bij het besluit

Transponeringstabel richtlijn nr. 1999/19/EG

richtlijn	Vissersvaartuigenbesluit 2002
art. 1	art. 9.7, vierde lid
art. 2	brief aan de Commissie
art. 3 (inwerkingtreding van de richtlijn)	behoeft geen nationale wettelijke uitvoering
art. 4 (geadresseerden)	behoeft geen nationale wettelijke uitvoering

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos